★ Année 1950. — N° 72. Le Numéro : 5 francs. Mardi 20 Juin 1950. ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET RÉPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 700 fr. ; ÉTRANGER : 2.550 fr.
(Compte chèque postal: 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

1re LEGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 160e SÉANCE

1re Séance du Lundi 19 Juin 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Demandes d'interpellation.

3. — Inscription à l'ordre du jour de la discussion d'urgence d'une proposition de loi.

4. — Divergences d'avis sur des demandes de discussion d'urgence.

5. — Demande de discussion d'urgence d'une proposition de loi.

6. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, de propositions de loi.

7. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, de propositions de résolution.

8. — Retrait provisoire de l'ordre du jour d'un projet de loi en deuxième lecture.

9. — Développement des crédits de fonctionnement des services civils pour 1950. — Suite de la discussion d'un projet de loi.

Travaux publics, transports et tourisme *(suite)*.

Aviation civile et commerciale.

MM. Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; le président, Jean-Moreau, rapporteur; Bouret, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Jules Moch.

Discussion générale: MM. Beauquier, Rabier, Couston, Palewski, Gresa.

Renvoi de la suite de la discussion à la séance du soir.

10. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. ANDRE LE TROQUER, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la troisième séance du vendredi 16 juin a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEMANDES D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu les demandes d'interpellation suivantes:

De M. Gresa, sur les conditions dans lesquelles se sont produites les deux tragiques catastrophes aériennes des lignes de l'île de Bahrein, sur l'absence de conclusions concernant les enquêtes sur les précédents accidents aériens et sur les mesures que le Gouvernement compte prendre en ce qui concerne la sécurité aérienne;

De M. Toujas, sur le licenciement abusif du personnel de la Société du matériel de forage à Tarbes.

La date de ces débats sera fixée ultérieurement.

— 3 —

INSCRIPTION A L'ORDRE DU JOUR DE LA DISCUSSION D'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. Dans la séance du 13 juin 1950, M. Césaire a demandé la discussion d'urgence de la proposition de loi tendant à proroger jusqu'en juillet 1951 les dispositions de la loi n° 49-846 du 29 juin 1949 et de la loi n° 48-1977 du 31 décembre 1948, maintenant dans les lieux les locataires ou occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel dans les quatre départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française et fixant le prix des loyers dans ces départements (n° 10030).

M. le président du conseil a tacitement accepté l'urgence.

La commission de la justice et de législation a accepté l'urgence.

Conformément au paragraphe I de l'article 63 du règlement, l'urgence est acquise de plein droit.

Cette discussion d'urgence est inscrite d'office à l'ordre du jour du prochain jour de séance réservé aux urgences, à la suite de celles qui y sont déjà inscrites.

— 4 —

DIVERGENCES D'AVIS SUR DES DEMANDES DE DISCUSSION D'URGENCE

M. le président. Dans la séance du 12 juin 1950, M. Pflimlin a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre l'initiative d'une organisation européenne des principaux marchés agricoles.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil a tacitement accepté l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée s'oppose à l'urgence.

Dans la séance du 12 juin 1950, M. Viatte a demandé la discussion d'urgence de sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à pratiquer une politique de stockage des fromages de garde.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée accepte l'urgence.

Dans la séance du 13 juin 1950, Mme Ginollin a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à maintenir le régime des réquisitions en matière de logement.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée accepte l'urgence.

Dans la séance du 13 juin 1950, M. Mathon a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser — par l'octroi d'un premier secours de 50 millions de francs — les victimes des orages qui ont saccagé, ces temps derniers, de nombreuses communes du département du Nord et à prendre toutes mesures propres à indemniser les sinistrés ainsi qu'à les exonérer des impôts afférents à l'année 1950.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée a tacitement accepté l'urgence.

Dans la séance du 13 juin 1950, M. Genest a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser, par l'octroi d'un premier secours de 6 millions, les victimes de l'orage survenu au Sud de la région chartraine le 26 mai 1950, notamment dans les communes de Berchères-les-Pierres et Sours et à prendre toutes mesures propres à indemniser les sinistrés, ainsi qu'à les exonérer des impôts afférents à l'année 1950, au prorata des dégâts subis.

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée a tacitement accepté l'urgence.

Dans la séance du 14 juin 1950, M. Ruffe a déposé, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à attribuer un secours d'urgence aux sinistrés par la grêle qui s'est abattue le 11 juin 1950 dans la région de Duras (Lot-et-Garonne).

J'informe l'Assemblée que, d'une part, M. le président du conseil s'oppose à l'urgence et que, d'autre part, la commission intéressée a tacitement accepté l'urgence.

Acte est donné de ces divergences d'avis qui vont être notifiées aux auteurs des demandes d'urgence et seront insérées à la suite du compte rendu *in extenso* des séances d'aujourd'hui.

— 5 —

DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Charles Schauffler une demande de discussion d'urgence pour sa proposition de loi n° 9709 tendant à l'aggravation des peines infligées en vertu de l'article 312 du code pénal aux auteurs de coups et blessures sur des enfants, qui a été renvoyée à la commission de la justice et de législation.

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 6 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Billat, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à compléter l'article 7 de la loi n° 50-340 du 18 mars 1950 concernant l'appel en 1950 des jeunes gens sous les drapeaux.

La proposition sera imprimée sous le n° 10341, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Marcel Noël, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à surseoir jusqu'à la récolte à toutes mesures de saisies ou de ventes aux enchères du mobilier, du matériel ou du bétail des exploitants agricoles poursuivis pour non payement des impôts ou du prélèvement exceptionnel.

La proposition sera imprimée sous le n° 10344, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Beugniez, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi portant reconduction de l'allocation temporaire aux vieux.

La proposition sera imprimée sous le n° 10346, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de ces demandes de discussion d'urgence.

— 7 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Gilles Gozard, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à octroyer un secours immédiat et à indemniser les victimes de l'orage de grêle du 12 juin 1950 qui a détruit les récoltes dans diverses communes du Sud-Ouest du département de l'Allier.

La proposition sera imprimée sous le n° 10336, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Cherrier, avec demande discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement: 1° à attribuer immédiatement un premier secours aux sinistrés par la grêle qui s'est abattue les 8, 9 et 15 juin 1950 sur différentes localités du département du Cher, notamment sur le territoire des communes de Châteaumeillant, Charenton, Saint-Amand, Saint-Georges-de-Poisieux, Saulzais-le-Potier, Bessais-le-Fromental, Laugère et Vierzon; 2° à prendre d'urgence des mesures propres à indemniser ces sinistrés; 3° à accorder aux sinistrés l'exonération des impôts de 1950.

La proposition sera imprimée sous le n° 10340, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Boccagny, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à cesser toutes importations de produits laitiers et à pratiquer une politique de soutien aux organismes stockeurs de fromages de garde.

La proposition sera imprimée sous le n° 10342, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Tourné, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à accorder à l'occasion de la fête nationale du 14 juillet une prime exceptionnelle de 1.000 francs à chaque soldat et marin du contingent.

La proposition sera imprimée sous le n° 10343, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Tourtaud, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement: 1° à attribuer immédiatement un premier secours aux sinistrés par l'orage qui s'est abattu le 12 juin 1950 sur différentes localités du département de la Creuse, notamment Nouhant, Soumans, Verneiges; 2° à prendre d'urgence les mesures propres à indemniser ces sinistrés; 3° à accorder aux sinistrés l'exonération des impôts de 1950.

La proposition sera imprimée sous le 10345, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de ces demandes de discussion d'urgence.

— 8 —

RETRAIT PROVISOIRE DE L'ORDRE DU JOUR D'UN PROJET DE LOI EN DEUXIEME LECTURE

M. le président. L'ordre du jour appellerait le vote sans débat, en deuxième lecture, du projet de loi portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949. — Subventions au fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (F. I. D. E. S.) et au fonds d'investissement pour le développement économique et social des départements d'outre-mer (F. I. D. O. M.) (n° 9379, 9985, 10197).

Mais une opposition a été formulée et sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la présente séance.

En conséquence, le projet de loi est provisoirement retiré de l'ordre du jour et un rapport supplémentaire sera présenté par la commission, conformément à l'article 37 *in fine* du règlement.

— 9 —

DEVELOPPEMENT DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES CIVILS POUR 1950

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (n°s 8337, 8426, 9215, 9521, 9546, 9727, 9917, 9948, 10035, 10045, 10181, 10283).

Travaux publics, transports et tourisme.

II. — Aviation civile et commerciale.

M. le président. Nous abordons l'examen de la partie du rapport de la commission des finances concluant à un projet distinct pour le budget des travaux publics, des transports et du tourisme (II. — Aviation civile et commerciale.)

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu un décret désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Marbot, chef du cabinet;

M. Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;

M. Thouvenot, directeur de la navigation et des transports aériens;

M. Cazes, directeur des bases aériennes;

M. Guillerand, chef de service à l'administration générale;

M. Viaut, chef du service de la météorologie nationale;

M. Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive;

M. Moutte, contrôleur général de l'aéronautique;

M. Joblon, ingénieur civil de l'aéronautique, chargé de mission.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mes chers collègues, deux terribles accidents, survenus à quarante-huit heures d'intervalle, au même endroit, à peu près à la même heure, et dans des conditions identiques, viennent de frapper douloureusement l'aviation française.

Le nombre élevé des morts et les circonstances dans lesquelles se sont déroulés les deux drames ont suscité dans notre pays une émotion profonde.

Je veux tout d'abord, au nom du Gouvernement, m'incliner respectueusement devant les victimes de ces deux catastrophes, et exprimer nos très vives condoléances aux familles si cruellement éprouvées.

Je tiens aussi à rendre hommage aux commandants de bord et aux équipages qui assurent chaque jour et chaque nuit des missions difficiles et y apportent leur soin, leur dévouement, leur courage et leur compétence.

En toutes circonstances, et plus spécialement dans celles-ci qui revêtent un caractère de gravité exceptionnel, on doit s'efforcer de garder son calme, d'établir, avec une scrupuleuse objectivité, les faits dans leur réalité, de n'en tirer les conséquences que lorsqu'on est en possession de tous les renseignements possibles et lorsque aucun détail n'a été laissé dans l'ombre.

Une enquête est en cours. La mission française est composée de M. Bellonte, qui est trop connu pour que j'insiste sur sa qualité et sa compétence, de M. Clériot, inspecteur de la sécurité, M. de Genouillac, directeur du service des opérations, M. Hennequin, chef pilote, M. Carbonnel, mécanicien navigant, M. Courtaux, chef radio navigant, M. Guibert, pilote, M. Marion, ingénieur à la direction technique et spécialiste des appareils D.C. 4.

Les travaux de la commission d'enquête sont présidés, comme il est de règle, par un enquêteur britannique, M. Vernon Brown, assisté par nos représentants. Ces travaux n'ont commencé que samedi matin. Il est, bien entendu, impossible actuellement d'avoir une opinion autorisée sur les causes des deux accidents. Mais l'Assemblée nationale a le droit de connaître les informations qui me sont actuellement parvenues et j'ai le devoir de les lui communiquer.

Le 12 juin, à 21 h. 15 G. M. T., à 1 h. 15 locale, le D. C. 4 F. B. B. D. E. — commandant de bord Sladek, huit hommes d'équipage et quarante-trois passagers — en fin d'atterrissage à Bahrein, après avoir survolé correctement l'aérodrome et avoir accompli la boucle réglementaire, tombe en mer à environ 3 milles de l'entrée de la piste et dans l'axe de celle-ci.

Le 14 juin, à 21 h. 55 G. M. T., c'est-à-dire 1 h. 55 locale, le D.C. 4 F. B. B. D. M. — commandant de bord Plamond, huit hommes d'équipage, quarante-cinq passagers — est tombé en mer à l'atterrissage dans des conditions à peu près identiques.

Cinq passagers et le commandant de bord du premier avion, huit passagers et cinq membres d'équipage du deuxième avion ont été recueillis par les sauveteurs anglais, américains et hollandais, auxquels je tiens à rendre solennellement et publiquement hommage pour l'esprit de solidarité et de dévouement dont ils ont fait preuve.

L'aéroport de Bahrein est une escale technique couramment utilisée sur la ligne d'Extrême-Orient, notamment par Air France. La British Overseas Air Corporation et les différentes compagnies françaises et étrangères la fréquentent de nuit comme de jour.

Bahrein dispose d'une infrastructure qui, sans comporter les dispositifs les plus modernes, est cependant conforme à celles qui existent encore dans de nombreuses escales dans le monde.

C'est ainsi que, dans la nuit du 12 juin — la nuit du premier accident — un avion de la British Overseas Air Corporation s'est posé à 20 heures 47, une demi-heure avant l'accident, et un autre à 21 heures 55, une demi-heure après.

Il en a été de même, ou à peu près, dans la nuit du 14 juin. Les conditions météorologiques étaient donc acceptables.

D'ailleurs, je dois signaler que chacun des avions avait une réserve d'essence suffisante pour rejoindre des terrains de déroutement au cas où le commandant de bord aurait jugé l'atterrissage risqué.

Au surplus, il paraît établi que les pressions barométriques passées par la tour de contrôle étaient correctes. Les altimètres déjà repêchés du premier avion étaient bien réglés. Ceux du second ne sont pas encore repêchés, mais le copilote, qui est parmi les survivants, affirme les avoir réglés avec soin.

C'est donc vers d'autres hypothèses qu'il faut s'orienter.

Enfin, tout semble indiquer que les deux avions étaient en excellent état mécanique.

Il est impossible, actuellement, de porter un jugement sur les différents éléments des appareils et, notamment, sur les volets d'atterrissage, au sujet desquels des commentaires ont paru dans la presse, tant qu'ils n'auront pu être repêchés; ils seront examinés avec soin par des experts au fur et à mesure des repêchages.

Mais je veux signaler que les deux appareils étaient munis de ceintures de sauvetage en nombre suffisant.

Quoi qu'il en soit, je donne l'assurance à l'Assemblée nationale que tout sera mis en œuvre pour faire toute la lumière sur ces pénibles accidents.

M. le président. Au nom de l'Assemblée unanime, je m'incline douloureusement devant les victimes de ces deux catastrophes. J'adresse à leurs familles nos vives condoléances en les assurant de l'émotion profonde ressentie dans tout le pays.

La parole est à M. Jean-Moreau, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jean-Moreau, *rapporteur.* Mes chers collègues, l'aviation française est en deuil.

Coup sur coup, dans des circonstances dramatiques, deux D. C. 4 de la compagnie Air France, transportant de nombreux passagers, ont disparu à proximité de l'île de Bahrein, alors qu'ils venaient de Saïgon à destination de la France.

Ce terrible coup du sort est profondément ressenti par la nation. Je tiens à saluer ici la mémoire de ceux qui ont disparu dans ces terribles catastrophes et je veux aussi rendre hommage aux membres des équipages qui ont trouvé la mort dans l'accomplissement de leur métier.

Au lendemain de ces accidents si douloureux, il importe d'exprimer à cette tribune cette constatation que la valeur professionnelle et morale de nos navigants ne saurait être mise en cause un instant et que, bien au contraire, leur science et leur amour du métier, leur habileté, leur esprit d'abnégation, font de nos pilotes, de nos radios, de nos mécaniciens, des équipages qui se classent parmi les meilleurs du monde.

Il est bon que le pays le sache, car c'est là une des principales raisons de garder la foi dans l'avenir de l'aviation marchande.

Je crois devoir signaler aussi que la ligne d'Indochine — la ligne Nogués — est et demeure l'une des plus régulières et des plus sûres de notre réseau.

Depuis 1934, en effet, année où l'*Emeraude*, pris dans une terrible tempête, s'abîme dans le Morvan, près de 1.500 voyages ont été effectués sans incident.

Les causes des catastrophes de Bahrein ne sont pas encore déterminées et j'espère que lorsqu'elles seront connues elles seront portées, comme il se doit, à la connaissance du pays.

Maintenant que l'aviation, grâce aux progrès de la technique, est un outil de transport absolument sûr en lui-même, la clé de la sécurité aérienne réside avant tout dans la qualité de l'infrastructure: pistes, météo, radio.

C'est dans cet esprit que je vous demande, mes chers collègues, d'étudier le budget de l'aviation civile que j'ai l'honneur de rapporter au nom de la commission des finances, et en tenant compte de ce fait qu'une dépense supplémentaire en ce domaine se traduira automatiquement par des économies correspondantes en vies humaines et en matériel.

Le budget de l'aviation civile et commerciale, au même titre que le budget de l'aviation militaire, mérite de retenir tout spécialement l'attention du Parlement, non seulement en raison de son intérêt propre puisqu'il régit l'ensemble de l'activité de l'aviation marchande et privée de notre pays, aussi bien en ce qui concerne la navigation aérienne que tous les services terrestres qui y sont rattachés, mais aussi en raison de ses répercussions sur le plan de notre défense nationale comme sur le plan de la sécurité de l'Union française.

Dans le fonctionnement de notre aviation civile, la part des services d'Etat est considérable; à part l'exploitation proprement dite, assurée par les diverses sociétés de transports aériens, ils dirigent, organisent, contrôlent la circulation, l'infrastructure, les télécommunications, les ports aériens et la sécurité, étroitement liée, d'ailleurs, au contrôle de la circulation et à l'organisation de l'infrastructure. Ce système est logique dans son principe et sa qualité conditionne le rendement de toute l'aviation civile, commerciale et sportive; les efforts des sociétés de transport seraient vains sans effort parallèle des services.

Ce budget détermine, dans une large mesure, l'importance des transports aériens qu'aucun pays ne peut négliger en l'état actuel de la technique et qui sont absolument indispensables à une nation dont l'influence s'étend au delà des mers, dans tous les continents.

L'aviation civile et commerciale doit être au premier plan de nos préoccupations, car, en plus de son action économique sur le plan national et international, elle contribue au resserrement des liens intellectuels et matériels entre la métropole et l'Union française, et elle constitue par ses installations et par les flottes de ses compagnies nationales et privées un ensemble appréciable pour la défense nationale.

Votre rapporteur se plaît à souligner l'intérêt des travaux effectués lors du récent congrès aéronautique de l'Union française, sous la présidence éclairée de M. Laurent-Eynac, vice-président de l'Assemblée de l'Union française et ancien ministre de l'air.

Ces travaux ainsi que les vœux par lesquels ils se sont traduits ne peuvent avoir que des répercussions heureuses sur le développement de notre aviation civile, ainsi que sur l'amélioration des relations entre la France et les pays de l'Union française; à ce double titre, il convenait de les signaler ici.

Le Parlement est d'ailleurs acquis à cette idée de la nécessité absolue du développement de notre aviation commerciale.

Aussi bien votre rapporteur s'est-il surtout préoccupé de signaler à votre attention certains problèmes particuliers qui lui ont paru très importants.

Il s'est efforcé d'exposer ces questions avec la même objectivité qu'il a voulu respecter en rapportant le budget de l'aviation militaire, mais avec une concision qui lui a été imposée par des circonstances indépendantes de sa volonté du fait de sa désignation récente par la commission des finances.

Le budget de l'aviation civile et commerciale pour l'année 1950 se présente ainsi:

Crédits demandés au fascicule n° 8337.....	10.011.374.000
Réductions proposées par lettres rectificatives.	253.413.000
Soit un total de crédits proposés de.....	9.757.961.000

francs, en augmentation de 1.191.730.000 francs sur le budget de 1949.

Les différents abattements effectués par la commission des finances et indiqués dans les tableaux annexés à ce rapport, se montent à 3.113.000 francs.

La commission avait, d'autre part, réduit de 525 millions de francs les crédits pour la subvention à Air France.

Or, à la demande de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au cours d'une seconde lecture, elle a rétabli, après les explications du ministre, du président et du directeur général de la compagnie Air France, le crédit initial, soit 1.525 millions de francs, dont 100 millions de francs pour les entreprises associées.

Quant aux dépenses civiles d'investissement, la commission des finances n'a apporté aucune réduction sur les propositions faites et ces dépenses sont ainsi chiffrées:

Continuation des opérations en cours:

Autorisations de programme, 6.208.300.000 francs.

Crédit de payement, 11.788.400.000 francs.

Les crédits destinés à la continuation des opérations en cours correspondent, d'une part, à la participation de l'aviation civile et commerciale dans les crédits d'études du budget annexe des constructions aéronautiques, à l'amortissement des investissements des constructions aéronautiques et à l'expérimentation et essais d'utilisation des matériels aéronautiques; d'autre part, à la couverture des autorisations de programme accordées antérieurement, ainsi qu'à une partie de celles demandées cette année et qui concernent le matériel aéronautique de l'aviation civile et commerciale et de l'aviation légère et sportive, l'équipement technique et les travaux et installations de l'aéronautique.

Opérations nouvelles:

Les autorisations de programme se montent à 17.586 millions de francs, dont une diminution de 390 millions par lettre rectificative n° 10137.

Crédits de payement, 3.575 millions de francs.

Les crédits destinés aux opérations nouvelles concernent la réalisation d'un programme échelonné sur quatre ans, portant principalement sur l'acquisition de matériel de sécurité, les travaux d'infrastructure aéronautique et, pour une légère part, l'achat d'appareils pour l'aviation civile et commerciale et l'aviation légère et sportive.

Le Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (S. G. A. C. C.), actuellement rattaché au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, gère les crédits qui lui sont attribués. Ses attributions et son organisation ont été définies par les lois et décrets figurant à la page 26 du fascicule budgétaire n° 8337, annexe 28.

Il comporte les services suivants, rappelés ici pour mémoire:

Direction de la navigation et des transports aériens, comprenant un service extérieur de la navigation aérienne;

Direction des bases aériennes;

Service de la météorologie nationale;

Service de l'aviation légère et sportive.

Il existe en outre une inspection générale et une mission de contrôle à la disposition du ministre.

Il convient d'ores et déjà de signaler que jusqu'au 12 décembre 1945 le S. G. A. C. C. constituait une des directions du ministère de l'air. Le nouveau système en vigueur depuis quatre ans et demi a donné lieu à des constatations et à des critiques qui méritent de retenir l'attention.

On a supprimé la direction de la navigation aérienne.

Cette ancienne direction a été répartie entre la direction de la navigation et des transports aériens, nouvelle direction — avec la charge de la sécurité de la circulation aérienne en sus de ses attributions initiales — et la direction des bases, qui est chargée désormais de l'exploitation des aérodromes en plus de la construction des installations.

En supprimant la direction de la navigation aérienne, on fit disparaître la pièce maîtresse du S. G. A. C. C., car c'est d'elle que dépendaient le commandement des aérodromes et la coordination sur ces aérodromes de tous les éléments relevant d'autorités différentes.

L'activité de cette direction était des plus importantes; elle avait remis en exploitation, en quatre ans, 350 aérodromes comportant des effectifs de 3.625 techniciens et 1.500 ouvriers.

Les résultats de cette réorganisation sont connus maintenant; ils n'ont pas permis de réaliser les économies que l'on attendait.

La tâche des directeurs qui ont hérité des attributions de la navigation aérienne est devenue extrêmement lourde; l'activité de certains bureaux, tel celui de la circulation aérienne sur qui repose la sécurité aérienne, est considérablement ralentie.

Par ailleurs, l'organisation et le commandement des aérodromes modernes sont devenus tellement complexes qu'il est délicat de les subordonner à deux directions différentes sans risquer de créer la confusion.

Cette réorganisation a eu cette conséquence que les services extérieurs ont été privés de directives et ont attendu leur réorganisation pendant un temps assez long.

La suppression du service des ports aériens et de la circulation aérienne en métropole entraîne les observations suivantes:

Ce service a été remplacé par le service de la navigation aérienne constitué par la réunion du service des télécommunications, du service des ports aériens et de la circulation aérienne en métropole et de certaines attributions assurées précédemment par l'administration centrale du S. G. A. C. C.

Le service des télécommunications, embryonnaire avant la guerre, a dû, après la Libération, reconstruire toutes ses installations détruites et a été chargé, par surcroît, de la sécurité aérienne dans tous les territoires de l'Union française; étant donné l'évolution rapide des aides-radio à la navigation aérienne pendant les hostilités, il a éprouvé les plus grandes difficultés à s'organiser et à se développer.

Cet organisme est encore en pleine crise de croissance et il a été alourdi par l'adjonction du service des ports aériens; de plus, on lui a confié des attributions d'administration centrale, de telle sorte qu'il est devenu difficile de le diriger efficacement.

Enfin, on a rencontré tant d'aléas dans l'organisation et dans l'articulation de ce service par rapport aux directions centrales et aux services locaux que l'on a cru devoir laisser régler les détails d'application du décret l'instituant par des arrêtés et instructions ministériels ultérieurs. En effet, son articulation est différente suivant que les services locaux auxquels il s'adresse sont situés dans les territoires d'outre-mer, sur des aéroports principaux et à l'aéroport de Paris, ou sur les aérodromes secondaires.

Le décret a mis un certain temps à voir le jour. Les textes d'application ne sont pas encore élaborés. Un travail important et difficile reste donc à effectuer.

La direction des grands aéroports, qui avait toujours été assurée par des commandants de port ou de réseaux aériens, intégrés récemment dans le cadre des ingénieurs de la navigation aérienne, a été confiée à des fonctionnaires choisis dans un des corps du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale: ponts et chaussées, navigation aérienne, météorologie.

Les aéroports secondaires vont être confiés aux ingénieurs en chef départementaux des ponts et chaussées, auxquels se trouve ainsi subordonné le personnel de la navigation aérienne, aux termes du décret n° 49-1676 du 31 décembre 1949.

Or, et votre rapporteur attire tout spécialement votre attention sur ce problème, la formule qui consiste à confier la gestion d'un aéroport à l'organisme dont le rôle est d'effectuer la construction est contraire au bon sens. L'architecte qui construit un hôpital ou un lycée n'en devient pas le médecin chef, ni le directeur.

Il faut conserver aux agents de l'aviation leur esprit et leur foi aéronautiques.

La subordination des corps de la navigation aérienne au corps des ponts et chaussées sur les aéroports secondaires ne peut donner d'excellents résultats. A chacun son métier. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées a déjà dans son département des fonctions multiples et variées qui suffisent à absorber son activité et sa technicité. Il n'est pas à même, de par sa formation, de suivre le développement de l'aviation qui s'effectue dans un esprit et à un rythme qui ne sont pas ceux d'une administration éminemment respectable certes, mais non préparée à cette tâche.

La réorganisation du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale et du service de la navigation aérienne va maintenant répercuter ses effets sur les aérodromes. C'est un bouleversement de l'organisation rationnelle qui s'était établie progressivement au cours de trente années de fonctionnement, et qui donnait satisfaction. Elle porte en germe des conflits incessants entre deux corps de fonctionnaires; on conçoit mal qu'on ait créé récemment des corps d'ingénieurs de la navigation aérienne pour les mettre sous la tutelle des ponts et chaussées. Elle est en outre génératrice de dépenses nouvelles.

Déjà en d'autres circonstances, votre rapporteur a eu l'occasion de faire allusion aux difficultés qu'entraînent la nouvelle organisation du S. G. A. C. C. ainsi que son détachement du ministère de l'air et son intégration au ministère des travaux publics et des transports.

M. Jules Moch. C'est cela qui vous gêne.

M. le rapporteur. Peut-être, monsieur le ministre, mais je suis ici pour donner mon opinion.

La majorité des membres de la commission des finances a demandé que le service de l'aviation légère et sportive soit rattaché au ministère de l'air.

M. Jules Moch Bien sûr!

M. le rapporteur. Je ne vois pas en quoi mon observation peut vous gêner. Sans doute le préciserez-vous plus tard.

L'aviation civile et l'aviation militaire étroitement liées ne devraient pas être soumises à l'autorité d'organismes différents, mais devraient au contraire s'unifier et s'harmoniser en un tout homogène.

... « C'est en effet parmi les membres du personnel navigant d'Air France que furent recrutés les équipages qui, fin 1939, permirent d'organiser, pour les besoins des opérations militaires, deux groupes aériens de transport dotés d'avions commerciaux réquisitionnés et qui remplirent avec un plein succès les missions qui leur furent confiées.

« C'est tous les jours que l'aviation civile et l'aviation militaire travaillent en commun pour assurer la sécurité de la circulation aérienne et pour œuvrer des programmes de matériels; la technique aéronautique devenant de plus en plus coûteuse et complexe, il nous est indispensable de concentrer nos efforts sur les problèmes communs; aux Etats-Unis, qui sont pourtant le pays du monde le plus riche en ressources matérielles et en techniciens, on assiste à une unification des types, avec version militaire et version civile, ou à l'adaptation d'avions militaires en transport; un crédit de 500 millions de dollars doit, d'autre part, être affecté à la construction en série d'avions-cargos qui seront loués à bas prix aux entreprises civiles de transport en vue de constituer un parc militaire de réserve.

« Ces conceptions s'imposent *a fortiori* aux aviations européennes, contraintes financièrement à des séries restreintes; elles doivent s'étendre aux matériels à terre: aides-radioélectriques, équipement des routes aériennes, codification de la navigation aérienne, recherche scientifique débordant le problème spécifiquement aéronautique.

« L'aviation à réaction nécessite des pistes spécialement étudiées; là encore, la coordination est indispensable, car nous sommes dans l'impossibilité financière de développer deux infrastructures, deux réseaux d'équipement de navigation et de dispatching aériens.

« En voulant poursuivre deux équipements distincts du territoire national, nous perdrions un temps précieux et l'espace aérien français, bien que géographiquement privilégié, pourrait être déserté par les grands courants de trafic au profit de plates-formes étrangères mieux équipées pour les avions à vitesse subsonique.

« Si l'aviation contemporaine n'est plus une aventure, c'est grâce à cette alliance, à cette mise en commun de l'exploitation technique et des enseignements de la guerre, à une discipline commune à tous les équipages, à une habitude acquise de l'effort collectif.

« De même que le chasseur n'est plus maître de ses évolutions parce que lié à ses camarades d'équipe et à son chef au sol, l'équipage de l'avion de ligne n'est plus qu'un rouage de haute qualification, mais discipliné, intégré dans un minutieux organisme.

« Ainsi donc, l'évolution de la technique et des disciplines de vol a fait de l'aviation civile et de l'aviation militaire, malgré certains partages d'attributions, un seul et même instrument de travail au service de la nation. »

Pour ces motifs, que je préciserai ultérieurement, je crois devoir émettre l'avis qu'il eût été préférable que l'ancien système, traduisant dans les faits cette unité réelle de l'aviation, fût maintenu.

Cela n'exclut pas pour autant que les problèmes propres au respect de la coordination des transports eussent pu être confiés, en toute logique, à un organisme dépendant du ministère des travaux publics et des transports. Ainsi aurait été sauvegardée cette unité de notre aviation, qui souffre actuellement de sa dispersion, en même temps qu'aurait été respectée la répartition nécessaire des différentes tâches de transport, selon les possibilités techniques et économiques des modes de locomotion en cause.

Notons, d'ailleurs, qu'un tel service existe déjà; il s'agit du conseil supérieur des transports, qui est appelé notamment à apaiser les difficultés en matière de tarifs entre l'air et la marine et, en certains cas, entre l'air et le fer, sur des liaisons telles que la Méditerranée ou Paris-Nice, par exemple. Mais il serait indispensable de renforcer le rôle et l'autorité de cet organisme, étant donnée la concurrence aiguë qui se manifeste de plus en plus entre divers modes de transport dont le dernier-né, l'aviation, présente un danger réel pour son « ancien » encore vivace, mais déjà dépassé, en certains cas, qu'est le chemin de fer.

Enfin, votre rapporteur, en ce qui concerne l'organisation civile dans les territoires d'outre-mer, croit devoir rappeler qu'il est urgent de préciser ce qui, dans le cadre de l'ordonnance aux colonies de 1945, doit être supporté par les budgets fédéraux et locaux. Un travail considérable reste à faire dans ces vastes territoires, de même qu'en Tunisie et au Maroc, où il est nécessaire de doter rapidement l'aviation civile d'un statut.

En outre, et cela mérite également d'être signalé tout spécialement à l'attention du Parlement, il est très regrettable qu'à l'heure actuelle le statut du personnel navigant, ainsi que le statut de l'aviation marchande n'aient pas encore fait l'objet d'une décision bien que le rapport ait été déposé il y a plusieurs mois sur le bureau de l'Assemblée nationale. On doit émettre le vœu que, dans un bref délai, ces questions qui intéressent au plus haut point le développement de notre aviation marchande soient réglées.

Dès à présent, en attendant que le retour si souhaitable, selon l'avis de la majorité des spécialistes des questions aéronautiques, à la formule du ministère de l'air devienne un fait acquis, il serait indispensable que le service de l'aviation légère et sportive fût transféré au secrétariat d'Etat aux forces armées « air », pour des raisons que votre rapporteur a eu l'honneur d'exposer à l'occasion du budget de la défense nationale, section « air ».

La commission des finances a pris, à ce sujet, une position formelle.

En effet, ce service, créé par le décret n° 46-2311 du 21 octobre 1946 au sein du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, est chargé de toutes les questions relatives à l'aéromodélisme, à l'aérostation, au parachutisme, au vol sans moteur, à l'aviation légère, à l'aviation sportive et à la propagande aéronautique.

Pratiquement — et votre rapporteur s'excuse de reprendre les termes d'un texte déjà publié; il s'agit du rapport sur le budget de la défense nationale « air » — son action est étroitement liée à celle de l'armée de l'air. En effet, ses attributions essentielles sont de:

« Conduire l'application des programmes d'instruction pré et post-militaire aérienne;

« Assurer la répartition des moyens matériels fournis par l'état-major général « air » en vue de cette instruction;

« Assurer la liaison avec l'état-major « air » pour les questions intéressant la désignation et l'utilisation des instructeurs militaires;

« Définir les conditions dans lesquelles les centres nationaux de vol à voile seront ouverts au personnel de l'armée de l'air, active et réserve, pour y effectuer les stages nécessaires à leur entraînement;

« Coordonner dans les clubs la propagande nécessaire au recrutement des carrières de spécialistes de l'aviation militaire et amener ainsi une plus grande liaison entre l'armée de l'air et la nation.

« Ainsi, dans toute son activité, ce service travaille pour et avec l'armée de l'air dont il reçoit du matériel, des instructeurs et dont il exécute les directives. Il serait donc logique qu'il fût rattaché directement au secrétariat d'Etat aux forces armées « air »;

« Il convient d'ailleurs de remarquer qu'il est l'héritier de différents organismes — dont le dernier était le service des sports aériens — qui, tous, fonctionnaient au sein du ministère de l'air;

« Ce rattachement ne pourrait qu'améliorer le fonctionnement de ce service, ne serait-ce qu'en activant la mise à la disposition des aéro-clubs des appareils qui leur sont indispensables. »

Notons que la plupart de ceux qui se sont penchés sur cette question avec objectivité ont abouti à des conclusions analogues. Citons pour exemple cette opinion formulée en 1948 par notre distingué collègue M. Jacques Gresa, alors rapporteur du budget de l'aviation civile et commerciale:

... « l'activité des aéro-clubs et des sections spécialisées ne répond pas seulement à l'attrait des choses de l'air sur la jeunesse française, mais aussi à des raisons majeures de défense nationale. L'expérience a montré comment les sports aériens pouvaient être à la fois le meilleur moyen de préparation pré-militaire, d'orientation et de formation des futures recrues de l'armée de l'air et aussi un précieux auxiliaire de l'entraînement post-militaire des réserves ».

Ce rapport a été présenté à la deuxième séance du 29 avril 1948 par M. Gresa qui était, à ce moment-là, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Jacques Gresa. Depuis cette date, l'armée de l'air n'est plus sous commandement français. (*Mouvements divers.*)

M. le rapporteur. Cela, c'est autre chose. C'est votre opinion. Mais je cite un texte que vous avez vous-même établi.

M. Paul Couston. En tout cas, le rapporteur fait reposer sa thèse sur un bon auteur. (*Sourires.*)

M. le rapporteur. Cet avis pertinent met en valeur tout l'intérêt qui s'attache à ce que l'activité du service de l'aviation légère et sportive soit maintenue, sinon renforcée. Aussi bien, quelle que soit la situation propre de ce service dans l'organisation générale, ne peut-on que regretter que le budget proposé ait comporté pour le poste correspondant une diminution de 25 millions de francs par rapport à l'an dernier.

Voici un exemple:

Les crédits d'entretien et de réparations du S. A. L. S. sont de 35.400.000 francs. Or, il y a en service dans les aéro-clubs plus de 650 avions; comment, avec 35 millions, entretenir et réparer une pareille flotte, quand on tient compte du fait que les services d'Etat exigent des avions qui la composent une revision dès cinq cents heures de vol et que beaucoup de ces avions sont déjà parvenus à cette limite ?

Un effort budgétaire spécial devra être fait à brève échéance, si l'on ne veut pas que le S. A. L. S. soit réduit à l'impuissance.

L'organisation de l'infrastructure et de la sécurité aérienne ne forme qu'un seul et même problème. Elle a pour but d'assurer au transport aérien le maximum de régularité et de sécurité par des installations adéquates, valables d'ailleurs aussi bien pour l'aviation militaire que pour l'aviation civile : organisation des aérodromes, création de pistes, d'ateliers, renforcement des moyens mis à la disposition de l'O. N. M., consignes de vols, améliorations des télécommunications, des liaisons radio, généralisation du radar, enquêtes techniques à la suite des accidents et étude des mesures propres à en éviter le

retour, etc. Ce rapide énoncé montre bien à quel point la sécurité aérienne, tributaire évidemment de la qualité des appareils et des équipements, est également liée aux installations terrestres.

Il montre également que, soumis aux mêmes contingences techniques, les appareils militaires et civils doivent être protégés par les mêmes moyens et que, par conséquent, une même autorité doit contrôler la mise en œuvre de tous les services spécialisés dans ce domaine. Or, là encore, le rattachement de ces services au ministère des travaux publics et des transports est loin de correspondre aux nécessités d'ordre technique et aussi économique.

En particulier — votre rapporteur a déjà été amené à l'indiquer — la perte, pour le département de l'air, de son service d'infrastructure cause de grandes difficultés.

Le secrétariat d'Etat aux forces armées « Air » est dans l'impossibilité matérielle de suivre l'emploi des crédits affectés à la construction et à l'entretien de ses bases. Il en résulte une diminution d'efficacité de l'arme aérienne et une dispersion des responsabilités nuisible à une saine gestion des crédits.

En outre, on ne peut que constater et regretter que l'impératif financier n'ait pas permis une fois encore de doter suffisamment ce chapitre sur lequel l'accent devrait être mis, car l'insuffisance de notre rôle de transporteur aurait pu être, dans une certaine mesure, compensée par nos prestations d'infrastructeur.

Déjà, lors du rapport sur les crédits de l'aviation militaire, votre rapporteur a attiré l'attention du Parlement sur l'insuffisance de notre infrastructure; en particulier nous n'avons pu équiper que sommairement nos bases d'avions à réaction avec les aides nécessaires dans les transmissions.

Nous disposons cependant de toute la technique requise. Est-il besoin de rappeler que nos aides-radios sont d'une qualité que beaucoup de nations nous envient ? Pourtant, s'il est exact que le système « Decca » a fait son apparition en Afrique du Nord et que dans un avenir proche Dakar, puis Casablanca, vont être équipés du système « G. C. A. », il n'en est pas moins vrai qu'une œuvre immense reste encore à accomplir dans ce domaine.

De même, s'il est réconfortant de constater que l'activité de l'aéroport de Paris atteint, pour les lignes internationales, 70 p. 100 de celle de l'aéroport de Londres, il faut cependant rappeler avec énergie qu'un effort doit être fait en raison de la concurrence croissante et du rôle de plaque tournante européenne et mondiale qu'Orly doit assumer.

A ce propos, il convient de remarquer que les travaux des ingénieurs « avion » devraient tenir compte de ce fait que, pour des raisons techniques et financières, la longueur des pistes tend à se stabiliser aux environs de 1.500 mètres; il est vraisemblable qu'ils seront amenés d'ailleurs à concevoir des appareils moyens correspondant aux données du problème ainsi posé pour d'autres motifs tenant aux inconvénients des « géants de l'air »: construction en grande série impossible, taux d'assurances plus élevés, fréquence moindre du service — et c'est là un élément essentiel — coût trop élevé des unités tenues en réserve.

La solution de raison paraît devoir être de multiplier les avions moyens ainsi que les aéroports amples, certes, mais non gigantesques, afin d'augmenter les fréquences des départs et la spécialisation des terrains.

J'aborde le problème de la sécurité aérienne.

En février 1947, votre rapporteur a déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale une proposition de résolution, qui tendait au rétablissement d'un service central de la sécurité aérienne.

Ce texte — qui avait reçu en son temps l'approbation de l'Assemblée — demandait la reconstitution de cet organisme indispensable au succès de l'aviation marchande, la sécurité passant avant tout autre problème car les accidents qui se produisent, si douloureux en eux-mêmes, ont en outre des conséquences déplorables sur l'opinion publique.

Un tel service devrait être indépendant et ne relever que de l'autorité même du ministre responsable afin de l'informer « librement » des mécomptes donnés par le matériel ou des erreurs des utilisateurs, des directions et des services. Il devrait être doté de moyens matériels suffisants ainsi que d'un personnel éprouvé dans la recherche des causes d'accident et dans le dépouillement des statistiques; son contrôle devrait s'étendre à tous les domaines, aussi bien à celui du matériel qu'à celui du personnel, ainsi qu'à celui de l'équipement des routes aériennes.

La sécurité ne s'improvise pas, elle est le résultat d'une longue expérience et d'une connaissance profonde des problèmes infiniment variés qu'elle pose.

Il ne semble pas que le vœu émis par l'Assemblée à l'occasion de cette proposition de résolution ait été suivi d'effet et l'on ne saurait trop regretter cette lacune, qui a déjà coûté fort cher en vies humaines et en matériel. Dans ce domaine aussi, il convient de prendre rapidement des mesures énergiques.

En ce qui concerne la météorologie, on ne saurait trop insister sur la nécessité et l'urgence de renforcer l'efficacité du service de la météorologie nationale, qui est un des éléments essentiels de la protection des usagers de l'air, aussi bien civils que militaires. De plus, nous sommes liés dans ce domaine par des accords internationaux que nous sommes tenus de respecter.

Les crédits portés au budget de cette année permettront d'effectuer, pour l'ensemble de l'Union française, 26 radiosondages quotidiens dans 13 stations, alors qu'une application totale des décisions internationales exigerait pour la France l'exécution de 108 radiosondages dans 27 stations et que le minimum, dans ce nombre de stations, devrait être de 54 radiosondages quotidiens.

De plus, le plan d'accroissement de l'armée de l'air nécessite une adaptation très étroite des possibilités de la météorologie nationale aux besoins de cette arme.

J'en arrive maintenant à Air France, service public.

Parmi les transporteurs aériens, la société nationale Air France occupe une place à part en raison de l'importance du réseau desservi et des moyens mis en œuvre, aussi bien en ce qui concerne la flotte en service que les installations au sol. En outre, il convient de souligner que cette société constitue un véritable service public et est soumise à des servitudes spéciales d'exploitation; l'Etat — qui en est déjà l'actionnaire principal — est amené, en raison du rôle extra-commercial qu'il lui impose, à la faire bénéficier de prêts et de subventions.

Cependant, cet état de choses n'est pas sans danger. L'expérience de ces dernières années prouve surabondamment que les organismes d'origine industrielle et commerciale transformés en services publics se traduisent souvent, en définitive, par une augmentation des charges des contribuables, qui résultent pour une certaine part de ce que les principes élémentaires d'équilibre budgétaire et d'économies, qui sont la marque de l'entreprise privée, ne sont pas toujours observés rigoureusement. La société Air France, par sa nature même, est exposée à ce danger au même titre, par exemple, que la S. N. C. F.

M. Jules Moch. Vous voulez son rattachement au ministère de l'air. Ce serait sa mort.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, je ne sais pas pourquoi vous êtes agressif ce soir.

Je ne vous ai rien dit de désagréable.

M. Jules Moch. Vous renouvelez l'opération à laquelle on assiste tous les ans depuis cinq ans et qui consiste à détruire l'aviation civile au profit du ministère de l'air.

M. le rapporteur. Mais jamais de la vie!

Il me semble que, pendant les quinze ans au cours desquels l'aviation civile a dépendu du ministère de l'air, elle n'a pas été détruite. C'est alors qu'elle a le plus évolué.

Soyez raisonnable. Laissez-moi finir mon exposé. Nous nous battrons ensuite si vous le désirez.

M. Jules Moch. D'accord.

M. le rapporteur. Courtoisement, comme d'habitude.

Au point de vue purement technique, certes Air-France obtient de brillants résultats qu'il convient de souligner. La qualité de ses équipages, de ses services d'exploitation, lui ont permis d'affronter avec succès la concurrence étrangère. On ne peut que l'en féliciter, d'autant plus que l'aéronautique marchande française — et Air-France en particulier — s'est trouvée à la Libération dans une situation difficile: 22 appareils seulement, en mauvais état, et appartenant à la société nationale, étaient disponibles; les terrains, les installations, les ateliers, d'ailleurs périmés, étaient endommagés; le personnel devait être réadapté aux matériels modernes.

En outre, Air-France n'a obtenu son statut que le 16 juin 1948 et les problèmes du transport aérien n'ont été examinés par le commissariat général au plan qu'à la fin de 1948.

Malgré ces difficultés, les tableaux annexés au rapport mis en distribution indiquent nettement une progression constante des recettes — passagers, fret — ainsi qu'une augmentation considérable du trafic en ce qui concerne les distances parcourues, les passagers et le fret transportés.

Mais, aussi, ces tableaux indiquent une augmentation non moins régulière des subventions de l'Etat qui passent, de 969 millions en 1946, à 1.550 millions en 1949, ainsi qu'un ac-

croissement des effectifs du personnel qui s'élèvent à 15.113 au 1er janvier 1950 contre 13.631 au 1er janvier 1949 et 5.192 au 1er janvier 1946.

Sur le premier point, votre commission a estimé qu'il convenait de formuler certaines réserves concernant l'augmentation des subventions de l'Etat, trop importante, compte tenu de l'accroissement du chiffre d'affaires; le pourcentage des frais diminuant avec l'augmentation des recettes, le taux des subventions devrait en être influencé.

Quant aux effectifs, il est certes concevable qu'ils soient augmentés dans une certaine proportion, eu égard à l'accroissement du trafic, mais il semble présentement dépasser le niveau des besoins réels.

Il serait sans doute salutaire d'étudier de près l'effectif d'Air France et de le comparer avec celui d'autres sociétés, qu'elles soient françaises ou étrangères, compte tenu du nombre de passagers et du volume du fret transporté.

A la suite de cette confrontation, il est vraisemblable que des mesures s'imposeraient d'elles-mêmes, mesures douloureuses, mais qu'il faut avoir le courage de prendre dans l'intérêt général et aussi dans l'intérêt d'Air France. Votre commission a attiré, sur ce point, l'attention de M. le ministre et des dirigeants de la compagnie Air France lors de leurs auditions devant elle.

L'étude de la flotte d'Air France, dont l'historique et la composition sont retracés dans les tableaux annexés à mon rapport écrit, montre que cette société, qui dispose de 50 quadrimoteurs — sans compter les Languedoc — sera équipée de 145 appareils lorsque les 12 Bréguet « Deux ponts » et les 8 Sud-Est « Armagnac » prévus au programme du secrétariat général de l'aviation civile et commerciale seront en ligne. Il est permis de douter qu'une flotte aussi importante corresponde aux nécessités réelles du trafic. Une comparaison entre le nombre de passagers-kilomètres transportés et le nombre d'appareils utilisés par Air France d'une part, et d'autre part par une compagnie telle que la T. W. A., par exemple, indique au contraire que notre société nationale tendrait à un suréquipement certainement très onéreux.

Il apparaît, en effet, que le rendement de la compagnie nationale n'atteint pas encore celui des grandes compagnies américaines; la T. W. A., avec un nombre d'appareils comparable, transporte environ deux fois plus de passagers-kilomètres, alors que son coefficient de remplissage n'est que de 60 p. 100 — pourcentage optimum admis pour la commodité des voyages à l'improviste — et que celui d'Air France dépasse 70 p. 100. La rotation des appareils américains est donc supérieure.

Enfin, votre rapporteur, exprimant le point de vue de votre commission, croit devoir signaler une initiative d'Air France qui, par certains côtés, semble discutable, et sur laquelle la commission a demandé des explications au président et au directeur général de la compagnie. Cette société a organisé à grands frais des ateliers de revision fort importants où s'effectue une tâche qui, pour une certaine part, devrait revenir aux sociétés nationales de constructions aéronautiques, à la S. N. E. C. M. A., ou à d'autres sociétés. Ces sociétés semblent ainsi privées d'un travail pour lequel elles sont équipées, alors que leur activité est déjà excessivement ralentie. Il est souhaitable que des mesures soient prises pour que l'industrie aéronautique effectue le travail des revisions importantes, dans des conditions satisfaisantes pour ses clients éventuels quant à la durée et au prix des travaux effectués.

Il est nécessaire de rappeler qu'en plus de son apport dans le capital constitutif de la société Air France, l'Etat, depuis 1948, a accordé des investissements importants destinés au matériel volant et aux installations à terre.

L'existence des compagnies privées — actuellement au nombre de vingt-cinq — révèle un aspect de la vie aéronautique qui mérite d'être pris en considération : ces entreprises peuvent être rentables sans subvention de l'Etat, contrairement à la société nationale, ce qui s'explique dans une certaine mesure, comme je l'ai indiqué tout à l'heure.

L'initiative privée a donc acquis un nouveau champ d'action qui est susceptible de rendre de grands services au pays, d'une part en renforçant la flotte marchande et, d'autre part, en intensifiant le trafic aérien par des transports dits « à la demande » qu'Air France ne peut réaliser que difficilement.

Il convient d'aider cette nouvelle industrie, qui augmente le potentiel économique du pays sans surcroît de charges pour lui. Le Gouvernement l'a fort heureusement compris et s'est engagé délibérément dans cette voie.

Déjà, les transporteurs privés effectuent un travail considérable qui est, lui aussi, en nette progression et complète efficacement l'activité d'Air France.

Des tableaux sont annexés à mon rapport écrit qui donnent la comparaison entre le trafic d'Air France en 1949 et le trafic des compagnies privées.

Notre société nationale elle-même ne peut que tirer profit de la concurrence des compagnies privées.

Elle peut ainsi se référer à des organisations purement commerciales et, éventuellement, corriger certains aspects de sa propre gestion qui pourrait avoir tendance à se relâcher dans la perspective de l'aide financière de l'Etat.

Par ailleurs, il est possible que les lignes d'apport — ou des avions-taxis — puissent relier certains centres aux grands aéroports et accroître ainsi sa clientèle.

Enfin, certaines tentatives — en particulier dans l'Union française — sont plus facilement réalisables par les sociétés privées qui sont, par définition, plus souples qu'un service public; là encore, ces entreprises sont à même de rendre, par l'expérience ainsi acquise, d'immenses services à la totalité des transporteurs.

Cette coexistence entre les secteurs publics et privés est d'autant plus souhaitable que la constitution récente de l'Association des transporteurs aériens français — A. T. A. F. — sur l'initiative d'Air France devrait permettre d'instaurer entre les différents exploitants des ententes sur les lignes à desservir, les fréquences et les dates des services, ainsi que sur les tarifs à observer.

Il est désirable que l'A. T. A. F., qui représente les neuf dixièmes des passagers-kilomètres et les trois quarts des tonnes kilométriques de l'aviation marchande, rende pratiquement les grands services que l'on en attend, complétant, sur le plan national, l'œuvre des conférences de Bruxelles et de Paris, ainsi que la réunion des commandants d'aérodromes. Une nouvelle activité aéronautique prend donc corps dans notre pays, que l'Etat doit protéger et encourager.

J'en arrive maintenant à ce qui concerne le matériel.

La question du matériel pose des problèmes extrêmement délicats du fait que l'Etat en est à la fois le principal constructeur et le principal utilisateur. Le choix du matériel est donc limité pour l'Etat-client, qui doit acheter ce que lui offre l'Etat-constructeur.

Or, pratiquement, c'est Air France qui constitue la plus importante flotte marchande française, Air France à qui l'Etat fournit des capitaux, des subventions, des prêts et des avantages, tels que le quasi-monopole du transport du courrier. Il est tout naturel que l'Etat, responsable de la gestion de l'industrie aéronautique, demande en contre-partie à cette société d'utiliser dans toute la mesure du possible du matériel français.

Un gros effort doit être fait en ce sens. En effet, si, avant guerre, le matériel utilisé était 100 p. 100 français, notre flotte, décimée par les événements, ne comprenait plus en 1946 que quelques unités d'appareils anciens: Bloch 220, Laté 631, Dewoitine 338, Lockeed 14 et 18, Caudron 449, « Goéland », etc.

Les tableaux annexés à mon rapport montrent l'évolution de la composition de la flotte d'Air France et la suprématie, encore grandissante aujourd'hui qu'y a pris le matériel étranger, surtout américain. En fait, le seul appareil français en service est le « Bloch-Languedoc », qui serait d'ailleurs transformé, peu à peu, en avion-cargo.

Ce fait n'est pas spécial à Air France, mais il est particulièrement grave dans le cas de cette compagnie. Il serait, en effet, intolérable que l'Etat dépensât des milliards pour maintenir le potentiel de l'industrie aéronautique, alors que la société nationale, bénéficiaire — et c'est logique — de larges subventions et d'avantages concrets, n'emploierait pas le matériel produit dans nos usines. Mais il serait également déplorable qu'Air France ne pût utiliser ce matériel pour le motif qu'il serait déficient au point de vue technique et inférieur en rentabilité aux avions étrangers sur les lignes internationales.

Je voudrais donner maintenant quelques renseignements sur le matériel que l'on envisage actuellement de mettre le plus rapidement possible — je le souhaite de tout cœur — au service de nos compagnies.

Depuis la Libération, un certain nombre d'appareils ont été réalisés et ont effectué des essais qui se révélèrent satisfaisants. Ce sont, principalement: le S. E. 2010 « Armagnac », le S. O. 30 « Bretagne », le S. O. 95 « Corse » et le Bréguet « Deux-Ponts », dont les caractéristiques générales sont sommairement indiquées au tableau qui figure dans mon rapport imprimé.

Le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale s'est efforcé, à juste titre, de réaliser la mise en service de ces appareils sur nos lignes et il a prévu un certain nombre de mesures qu'il est intéressant de signaler en raison des apaisements qu'elles sont susceptibles d'apporter.

Huit S.-E. 2010 ont été prévus pour Air France, qui aurait donné son accord de principe, sous réserve d'y être « invitée »

par le Gouvernement et de bénéficier de facilités financières. La T. A. I. acquerrait, de son côté, trois appareils de ce type, mais avec les mêmes réserves. En outre, trois S.-E.-2010 sont destinés à l'exportation et un autre sera équipé de turbo-propulseurs à titre d'expérimentation.

Le S.-O.-30 P. a fait l'objet d'un contrat d'expérimentation avec Air France. Il faut souhaiter que les études en cours donnent les résultats attendus et que cet appareil français prenne sa place sur notre réseau où l'absence d'avions de ce tonnage se fait dangereusement sentir; aucun effort ne doit être négligé dans ce but.

Le Bréguet « Deux-Ponts », type 163, est destiné à Air France pour douze exemplaires et à Air Algérie pour trois exemplaires.

Le S.-O.-95, enfin, équiperait l'Ecole nationale de l'aviation civile en quatre unités et le groupe aérien du S. G. A. C. C. en deux.

Cette réapparition du matériel français est éminemment souhaitable, car elle traduira le redressement de notre technique. Mais ce n'est là qu'un premier pas. Le S. G. A. C. C. a déjà lancé un certain nombre d'avant-projets adaptés aux progrès de la technique moderne, parmi lesquels il faut citer: un quadrimoteur de 45 tonnes, un quadriturbopropulseur de 20 tonnes, un cargo léger Hurel-Dubois de 16 tonnes et un S. E.-2010, comme je l'ai dit tout à l'heure, équipé de turbo-propulseur.

Votre rapporteur croit utile d'insister sur ce principe que l'effort accompli par l'Etat pour le maintien du potentiel de notre industrie aéronautique ainsi que pour le développement de la société nationale Air France doit trouver sa contre-partie dans l'utilisation sur nos lignes de matériel français susceptible de supporter la comparaison avec les machines étrangères.

Je vais conclure, mes chers collègues, par quelques considérations sur les moteurs et les équipements.

En ce qui concerne les moteurs, regrettons l'absence de moteurs à pistons de moyenne et de forte puissance, le 14 N et le 14 R étant pratiquement abandonnés pour l'aviation de transport. Il aurait été sage, au lendemain de la libération, d'acquérir une licence de Bristol « Hercules » ou du « Pratt et Whitney ». Mais, aujourd'hui, ces moteurs sont sur le point d'être eux-mêmes dépassés et ceux que nous avons dû acheter existent en nombre suffisant pour permettre d'attendre le matériel moderne que nous devons et que nous pourrons, souhaitons-le, concevoir et produire nous-mêmes. Actuellement, un seul moteur français, le type « 12 S » — dont on peut regretter toutefois que la puissance soit un peu faible — est susceptible de rendre service sur les S. O.-95, C. M. 10 et, éventuellement, sur la version civile du Marcel-Dassault 315.

Dans le domaine de la réaction, notre position est meilleure grâce à cette opération excellente qu'a été l'achat de la licence du turboréacteur Rolls-Royce « Nene », actuellement sorti en série chez Hispano. Les diverses études en cours dans cette firme, ainsi qu'à la S. N. E. C. M. A., concernant l'A. T. A. R. 101 et le turbopropulseur TB. 1000, et dans certaines sociétés privées, permettent d'être assez optimistes pour l'avenir.

L'intégration de M. Œstrich, ingénieur naturalisé français, au sein de la S. N. E. C. M. A. en qualité de directeur du groupe « Turbo-Machines » a été réalisée dans le but de hâter la sortie de l'A. T. A. R. et du T. B. 1000 sur lesquels on fonde de sérieux espoirs. Cette mesure est la suite des dispositions prises en 1944 lors de la création du groupe O par le ministère de l'air, car elle fait entrer dans la S. N. E. C. M. A. les bureaux d'études dont cette société réalisait déjà les prototypes et la série; en outre, elle aura pour effet de permettre l'assimilation par les ingénieurs français, dont la valeur ne saurait être mise en cause, d'une technique qui a déjà fait ses preuves.

Quant aux équipements, un sérieux effort a été accompli, notamment à l'occasion de la mise au point du S. E.-2010. Mais il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine, où les constructeurs hésitent à lancer des études délicates et coûteuses, en raison du volume relativement restreint des séries susceptibles de suivre. En principe, notre technique a les moyens de réaliser un matériel excellent et l'Etat, par des marchés appropriés doit pouvoir résoudre ce problème qui est d'un intérêt capital.

Au terme de cet exposé — que votre rapporteur a voulu objectif, dans sa concision, et sans tendance, monsieur le ministre — se dégage la nécessité d'approuver les crédits retenus.

En effet, ils conditionnent le bon fonctionnement de notre aviation marchande et privée, dont les besoins ont été justifiés quantitativement par le ministre des travaux publics et des transports et appréciés par la commission des finances, compte tenu de leurs incidences budgétaires.

En outre, ils complètent dans une certaine mesure les crédits alloués au secrétariat d'Etat aux forces armées « air », dont l'insuffisance se traduit par le pourcentage de 18 p. 100 qu'ils représentent pour l'exercice 1950 dans l'ensemble du budget de la défense nationale.

Le Parlement, par le vote du budget de l'aviation civile, a le moyen de permettre le développement d'un puissant outil de paix, susceptible, éventuellement, de renforcer l'efficacité d'une arme moderne.

Enfin, il pourra faire la preuve de sa volonté d'augmenter la quantité et la valeur des échanges spirituels et matériels à l'intérieur de l'Union française et à travers le monde. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

Le président. La parole est à M. Bouret, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Henri Bouret, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Mes chers collègues, la commission des moyens de communication et du tourisme, étant donné le court laps de temps dont elle a disposé à la suite de l'étude faite par la commission des finances, n'ayant pu se réunir, je me bornerai, dans cet exposé, à rappeler sommairement les positions prises par elle lors des débats qui ont eu lieu au sujet de l'aviation civile, tant lors de l'élaboration du rapport sur le statut de l'aviation marchande, que lors des études qui ont été faites et qui intéressent d'une part les personnels au sol, d'autre part et surtout le personnel navigant de l'aéronautique marchande.

C'est toujours avec une certaine angoisse que l'on aborde chaque année ce budget qui évoque immédiatement les questions de sécurité aérienne et également tout l'intérêt qui s'attache, du point de vue économique, au rayonnement de nos ailes.

Il semble, en effet, mes chers collègues, que les problèmes d'aviation marchande en France, malgré les progrès réalisés, n'aient pas encore pris, au sein du Gouvernement, l'importance que leur donnent et leur intérêt économique et leur intérêt de prestige international et, on doit le dire plus bas, mais tout de même fermement, leur intérêt militaire.

En effet, alors que de grandes nations possèdent un grand ministère de l'aviation civile, en France, c'est encore un simple secrétariat général qui, sous votre haute autorité, monsieur le ministre, préside aux destinées de l'aviation marchande.

Ceci dit, je voudrais étudier ce budget sous son aspect technique, puis sous son aspect économique et financier.

Tout d'abord, je dois dire, en abordant cet aspect technique — je crois pouvoir me faire ici l'interprète de la commission des moyens de communication unanime — que nous devons regretter qu'au sein même du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale les questions de sécurité, d'infrastructure, d'aide à la navigation ne tiennent pas une place plus importante.

En effet, l'an dernier, lorsqu'il a été procédé à la fusion de la direction des transports aériens — service économique — et de la navigation aérienne — service technique — notre commission, saisie de la question, avait émis auprès de votre prédécesseur, monsieur le ministre, une protestation pour marquer toute l'importance qui s'attache à cette question.

Il nous apparaît que le secrétariat général à l'aviation civile, par delà les questions relatives aux bases aériennes, à l'aviation légère et sportive, à la météorologie nationale, est avant tout le grand service de l'infrastructure de l'aéronautique française.

Je remercie M. le rapporteur spécial de la commission des finances d'avoir avant moi mis l'accent sur cette question et je vous demande, monsieur le ministre, dans les semaines qui viennent, à la lueur surtout des expériences douloureuses que nous vivons en ce moment, de redonner toute son importance à ce grand service de la navigation aérienne.

Ainsi, lorsque vous aborderez, avec les services des finances, les redoutables discussions qui précèdent le dépôt des fascicules budgétaires devant notre Assemblée, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que les crédits d'infrastructure prendront plus de relief s'ils sont défendus dans le cadre d'un grand service autonome ?

Faut-il souligner qu'à l'heure où nous parlons il n'y a encore, sur toutes les bases de l'Union française, qu'un seul radar, qu'un seul G. C. A. ? Faut-il souligner que les équipages qui reviennent de l'Afrique noire se plaignent amèrement de l'insuffisance des pistes ? Faut-il souligner, comme j'avais l'honneur de le faire dernièrement en commission, qu'à notre centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge, les pistes qui servent aux essais de nos prototypes sont insuffisantes et que

la magnifique pléiade de pilotes d'essais dont nous disposons, accepte de faire les essais de prototypes, non seulement dans des conditions insuffisantes pour leur permettre les investigations nécessaires, mais même dans des conditions qui mettent quelquefois en cause leur sécurité ?

Eh! bien, monsieur le ministre, dans ces conversations, auxquelles je viens de faire allusion et qui probablement ont déjà commencé maintenant, il vous appartient d'être aussi vigilant que tenace dans vos demandes, car il y va, non seulement de la sécurité de nos équipages et de nos passagers, mais aussi de l'expansion économique de cette branche si importante pour l'avenir de notre pays.

Je voudrais, d'une manière un peu incidente, appeler votre attention, monsieur le ministre, sur l'intérêt qui s'attache à faire coexister les méthodes modernes d'atterrissage, d'aide à la navigation, avec certaines autres méthodes anciennes.

J'ai souvent l'occasion de prendre contact avec des techniciens de ces questions. Les uns et les autres, tout en acceptant l'utilisation de ces méthodes modernes, ne se font pas faute de dénoncer, comme le faisait le regretté Pierre Viré, « l'homme-robot ». Je pense que la sagesse consiste à mettre en place, sur toutes les bases importantes, des radars d'atterrissage et des radio-ranges. Mais je crois qu'il y a également le plus grand intérêt, pour faciliter les atterrissages sans visibilité, à doter les pistes importantes de rampes lumineuses au sodium précédant la bande d'atterrissage, comme celle par exemple qui existe au Bourget, dont la plupart des équipages s'accordent à dire qu'elles ont déjà assuré la sécurité par mauvais temps de nombreux équipages en situation difficile.

C'est pourquoi j'aurai l'honneur, monsieur le ministre, de déposer un amendement en vue de vous demander de faire établir dès maintenant sur l'aérodrome d'Orly, aux abords des pistes orientées vers les vents dominants, ces rampes d'atterrissage lumineuses qui sont une création originale de nos techniciens français et qui, peut-être, dans l'avenir, pourront faire école dans l'équipement international.

J'apporte ici, non seulement mon point de vue personnel, mais surtout le témoignage de techniciens chevronnés, de pilotes confirmés et de hautes personnalités ayant largement contribué au développement et au prestige de l'aviation marchande française.

Pour assurer la sécurité, mes chers collègues, il faut songer non seulement au matériel, mais également au personnel qui dessert ce matériel.

J'ai eu souvent l'occasion, en d'autres circonstances, d'appeler l'attention de nos ministres sur l'intérêt qu'il y a à payer correctement les agents qui desservent les tours de contrôle, les goniomètres, et plus particulièrement les appareils assurant la sécurité aérienne et les atterrissages par mauvais temps.

A cet égard, je me plais à souligner toute la compréhension dont vous avez fait preuve à cet égard, monsieur le ministre, ainsi d'ailleurs que votre prédécesseur, M. Pineau, en accordant à ces équipages une indemnité de protection aérienne qui représente quelque chose d'accessoire et d'assez minime, c'est entendu, mais qui vous a tout de même fourni, permettez-moi, cette expression, l' « astuce » nécessaire pour revaloriser quelque peu le maigre traitement qui leur est servi.

Si nous voulons garder dans nos services au sol, dans ces fonctions de haute responsabilité — songeons qu'un seul opérateur a la responsabilité d'amener au sol un quadrimoteur de cinquante tonnes avec soixante passagers à bord — des opérateurs de qualité, vous devez vous décider à leur donner un traitement en fonction directe de leur valeur et des hautes responsabilités qu'ils assument.

Je sais bien que l'aspect économique de la question n'est pas déterminant et que la plupart de ceux qui assurent ces services sont animés par un très haut esprit aéronautique et que, eux aussi — pour reprendre la vieille expression — « ils ont le virus ». Mais je pense tout de même qu'il faut leur donner un minimum de standing. Or, les doléances que j'ai reçues tendent à prouver qu'à cet égard, beaucoup de progrès restent à faire dans le reclassement et aussi dans la répartition de l'indemnité de protection aérienne.

En effet, cette indemnité, prévue au budget de 1949, n'a été allouée qu'au mois de mars 1950.

Elle avait été promise d'ailleurs bien avant 1948, et les taux moyens, initialement fixés en cinq catégories, allaient de 3.000 francs à 6.000 francs, ce qui nécessitait un crédit global, pour les services de la météorologie nationale et ceux de la navigation aérienne, de l'ordre de quatre-vingts millions de francs, alors qu'il n'a été accordé, en 1948, qu'à peu près cinquante millions de francs.

Du fait de ce crédit et de la clause de 30 p. 100 de réduction, l'attribution de cette indemnité a soulevé de graves difficultés administratives et provoqué des réactions énergiques de la part des personnels.

Il est très difficile, mes chers collègues, de délimiter *a priori* où commence et où finit la responsabilité de chacun et, par conséquent, à qui, en réalité, on doit accorder cette indemnité de protection aérienne.

Les personnels non bénéficiaires ont demandé à quitter les fonctions qu'ils remplissaient pour en reprendre là où l'on pouvait bénéficier de cette indemnité.

C'est ainsi que tel opérateur, affecté initialement à un service de goniomètre, et donc bénéficiaire, tenant, en 1949, un poste de dépannage et d'entretien des émetteurs, demande à retourner au goniomètre pour percevoir l'indemnité. Cependant, il faut reconnaître que le service qu'il assume est aussi primordial pour la bonne marche des services de protection.

Tel autre opérateur, affecté, sur un aérodrome soi-disant à moyen trafic, à la charge de l'ensemble des appareils radioélectriques et télégraphiques, ne perçoit pas l'indemnité.

On pourrait citer encore de nombreux autres cas: celui d'un technicien de radio-phare, par exemple, qui, seul toute l'année pour assurer le fonctionnement des appareils, ne perçoit pas, lui non plus, l'indemnité de protection aérienne.

M. Paul Couston. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Deux constatations s'imposent:

Le crédit est insuffisant, et l'indemnité n'a pas été allouée à tous ceux pour lesquels elle a été votée l'année précédente.

Il est un fait que cette indemnité n'est qu'un palliatif. Encore faut-il qu'elle soit répartie avec le maximum d'équité.

Nous avons assisté, ces derniers mois, à des mouvements qui se sont opérés autour de centrales syndicales qu'anime le personnel des services d'infrastructure. S'il y a eu parmi ces militants syndicalistes quelques agitateurs ennemis de la France, que je ne confonds pas avec les autres, leur amertume peut s'expliquer et je vous demande, monsieur le ministre, d'être compréhensif à leur égard et de comprendre qu'ils assument de lourdes responsabilités.

En conséquence, lorsque vous allez avoir à régler leur sort, je vous demande de ne pas frapper obligatoirement ceux qui se sont mis en avant dans ce petit conflit entre le Gouvernement et les services. Je vous demande de comprendre qu'il faut avant tout relever leur condition économique, augmenter leurs traitements. C'est le meilleur moyen d'avoir des services sûrs et du personnel à haut moral et à haut rendement.

Je passe maintenant à l'aspect économique de ce budget. Et ici, j'entre tout à fait dans le cadre des préoccupations de la commission des moyens de communication qui, pendant près de quarante séances, a étudié cet aspect économique lors de la discussion du statut de l'aviation marchande.

Le rapport de la commission, comme le soulignait tout à l'heure M. le rapporteur spécial de la commission des finances, a été déposé au début du mois de janvier et depuis lors, malheureusement, il n'a pas été possible d'en discuter ici, malgré le grand intérêt que présente cette question.

M. Jean-Moreau parlant, je le pense, en son nom personnel, a souligné tout à l'heure l'existence d'une association de compagnies aériennes, qui s'appelle maintenant l'A. T. A. F., l'Association des transporteurs aériens français, et a ajouté: « Une nouvelle activité aéronautique prend donc corps dans notre pays, que l'Etat doit protéger et encourager.

Je me félicite de ce que les transporteurs aériens aient pallié l'insuffisance du Gouvernement et dans une certaine mesure celle du Parlement, mais je tiens à dire tout de même que cette coordination n'est faite qu'entre les transporteurs, alors que, mes chers collègues, vous savez tous qu'une coordination bien comprise doit intéresser non seulement les transporteurs, mais également les usagers et, en troisième lieu, l'intérêt public, c'est-à-dire l'Etat qui, en toutes circonstances, doit rester l'arbitre entre les intérêts des uns et des autres. (*Très bien! très bien! au centre.*)

C'est pourquoi, tout en me félicitant que la plupart des transporteurs aient tenté de mettre fin à la guerre froide qui les opposait depuis bien longtemps, je tiens à affirmer que l'existence de cette A. T. A .F. ne diminue nullement l'intérêt des travaux qui ont été réalisés par la commission des moyens de communication à l'occasion de la discussion du statut de l'aviation marchande. Au nom de la commission, qui a pris position sur ce projet, je vous fais confiance, monsieur le ministre, pour que, dans les prochaines conférences des présidents, vous fassiez entendre la voix du Gouvernement et que vous exigiez que les transporteurs aériens français soient enfin dotés des règles de coordination indispensables à leur stabilité.

M. Paul Couston. Très bien.

M. le rapporteur pour avis. Je dirai maintenant quelques mots des compagnies.

M. Jean-Moreau a parlé des compagnies privées qui, a-t-il dit, équilibrent à peu près leur budget — du moins certaines d'entre elles — mais n'ont pas, bien entendu, les servitudes demandées à la compagnie nationale.

Il a également parlé de la compagnie Air France. Je voudrais dire tout l'intérêt que nous attachons à ce que désormais, nous soyons saisis en temps utile des comptes détaillés de cette compagnie.

En effet, tous ceux qui ont foi dans les destinées de nos ailes, se réjouissent de l'existence de cette compagnie prestigieuse. Nous avons toutefois le désir de voir justifier très exactement les crédits que nous lui consentons et que nous entendons consentir à nouveau pour lui permettre d'atteindre rapidement un plein équilibre budgétaire.

Or, les renseignements que nous avons à cet égard sont assez confidentiels. Lors de la dernière réunion de la commission des finances, nous avons bien été saisis d'un bilan ainsi que du compte profits et pertes, mais je dois dire que la plupart de nos collègues ont été frappés par le caractère sommaire de ces documents. Nous ne saurions nous en contenter, monsieur le ministre, en tant que comptables des deniers publics.

Pour l'avenir, il nous appartiendra — cela a d'ailleurs été demandé — d'examiner en détail les rapports des commissaires aux comptes et surtout de constater dans quelle mesure la loi du 16 juin 1948, portant statut de la compagnie nationale, a été respectée, non seulement dans son esprit et dans ses dispositions essentielles, mais également en ce qui concerne les délais fixés au Gouvernement pour obtenir l'établissement des comptes, la constitution du capital, l'inventaire et la mise en place du conseil d'administration.

Une comptabilité sérieuse et claire doit être établie ligne par ligne. Pourquoi ? Tout simplement parce que nous voulons que la France connaisse exactement le montant et l'affectation des crédits qui lui sont demandés.

Lorsque la compagnie Air France assure un service de haut intérêt politique, un service de prestige, avec le Brésil ou avec Prague, ou exploite une ligne dont le trafic ne justifie pas l'équilibre, mais qui nous paraît politiquement utile, nous voulons bien consentir une subvention qui permette par exemple d'intensifier les relations entre deux grands pays. Je suis persuadé que l'intérêt politique de ces lignes ne vous échappe pas, mes chers collègues. Mais nous désirons que ce soit le ministère de tutelle intéressé, c'est-à-dire le ministère des affaires étrangères, qui prenne en charge la subvention accordée à ces lignes.

Si, par ailleurs, le Gouvernement estime que la compagnie nationale doit assurer des liaisons avec certains territoires de l'Union française, avec lesquels nous voulons maintenir des contacts affectueux et réguliers, poursuivre des échanges de populations, de fonctionnaires, de techniciens, de médecins, ou de fret, il est évident que, même si le trafic est insuffisant, nous avons le plus grand intérêt à verser, au titre du ministère de la France d'outre-mer, une subvention pour le maintien de ces lignes.

Supposons enfin que nous tenions — comme le désire la grande majorité de nos collègues — à ce que la compagnie nationale utilise le matériel de construction française, même si, pour l'instant, il est moins rentable que certains matériels étrangers, nous ne voyons aucune objection — pour ma part, appartenant également à la commission de la défense nationale, je n'en vois aucune — à ce que le secrétariat d'Etat à l'air verse lui aussi une subvention à la compagnie nationale qui devient en quelque sorte l'utilisateur, l'essayeur en ligne, après les essais techniques, de ce matériel que personne d'autre ne peut employer à sa place.

Si bien que cette comptabilité, établie ligne par ligne et à laquelle la grande majorité de cette Assemblée a donné son adhésion lors de la discussion du statut d'Air France, nous appelle à conclure que la subvention doit être ventilée à l'avenir entre le ministère des affaires étrangères, le ministère de la France d'outre-mer et le ministère de la défense nationale, secrétariat d'Etat à l'air.

On peut imaginer, d'ailleurs, en plus, certaines lignes d'intérêt strictement économique, dont le déficit pourrait être pris en charge par le ministère des finances, et certaines lignes de « transport » proprement dites bénéficiant d'une subvention du ministère des travaux publics et des transports lui-même.

C'est à cette seule condition que nous pourrons contrôler pleinement l'opportunité des crédits qui nous sont demandés. C'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur le ministre, d'être particulièrement vigilant dans le contrôle des comptes de la compagnie Air France.

Je voudrais, maintenant, monsieur le ministre, avant de conclure, évoquer d'un mot les douloureux accidents qui ont motivé l'émouvante déclaration que vous avez faite à cette Assemblée.

Dès que j'ai appris le deuxième accident, j'ai demandé à vous interpeller, non pas parce que je faisais une réserve en ce qui concerne la responsabilité des services, celle de la compagnie nationale notamment, mais simplement parce que l'émotion est telle dans le pays que notre Assemblée devait immédiatement, m'a-t-il semblé, se saisir du problème posé et rapporter à l'opinion justement alarmée des informations exactes.

Il est encore trop tôt pour apprécier les causes et se prononcer, mais cela me donne, monsieur le ministre, l'occasion de rappeler avec force le désir de cette Assemblée que les rapports d'enquête soient rendus publics.

Après l'accident des Açores, on nous avait annoncé — M. Pineau s'en souvient certainement — que le rapport de la commission d'enquête serait communiqué à la commission compétente.

M. Christian Pineau. Il a paru au *Journal officiel*.

M. Jules Moch. C'était une façon comme une autre de le rendre public.

M. Christian Pineau. C'était même la meilleure façon, car il a été publié intégralement au *Journal officiel*.

M. le rapporteur pour avis. Je m'excuse, monsieur Pineau, mais cette publication m'avait échappé. Elle ne me donne que plus de force pour exiger qu'on agisse de la même façon pour tous les accidents. Et, afin que cette publication soit mieux assurée, je déposerai, au nom de plusieurs de mes collègues, une proposition de loi tendant à ce que la publication des rapports ne soit pas laissée à la discrétion d'un ministre, mais soit imposée par une disposition législative.

Je ne pense pas que le rapport d'enquête sur l'accident de l'avion Paris-Tunis ait été publié au *Journal officiel*. Si celui qui concerne l'accident des Açores a été publié, c'est sans doute la première fois qu'on ait agi ainsi. Je vous en donne acte, monsieur Pineau, et je me permets de vous féliciter, si cette publication a été faite lorsque vous étiez encore en fonction.

Et maintenant, je voudrais conclure en appelant à nouveau l'attention de l'Assemblée sur l'importance des services de la sécurité aérienne, puisque, comme je le disais tout à l'heure, ces services, dans mon esprit, représentent l'essentiel du secrétariat général de l'aviation civile et, par conséquent, du budget que nous avons à discuter aujourd'hui.

Une controverse, d'ailleurs toute courtoise, opposait à l'instant M. le rapporteur de la commission des finances à M. Jules Moch, sur l'opportunité d'un ministère de l'air intégral ou, au contraire, sur le maintien de la dualité entre aviation militaire et aviation civile.

Je pense que nous aurons l'occasion, dans les semaines qui viennent, d'étudier cette question plus à fond. Mais il est un point sur lequel je voudrais prendre position dès aujourd'hui : il s'agit de l'unité de direction des services d'infrastructure.

En effet, la dualité qui existe aujourd'hui en ce domaine me paraît très préjudiciable au bon fonctionnement des services chargés d'assurer la sécurité aérienne.

Pour réaliser cette unité, il y a, me semble-t-il, deux solutions.

L'une, qui a été adoptée par certaines grandes nations, dont la Grande-Bretagne, par exemple, consiste à placer les services de sécurité aérienne sous le contrôle de l'armée de l'air.

Mais il en existe une autre qu'il ne nous est nullement interdit de rejeter et qui a été adoptée par un grand pays aéronautique comme les Etats-Unis d'Amérique et qui consiste à placer l'ensemble des services d'infrastructure sous la direction de l'administration civile.

Le choix à faire me paraît fonction du rapport des forces et de la qualité des services assurés par les uns et les autres. Mais je pense que, quant à nous, partisans de services civils importants ou partisans d'une unification au bénéfice de l'armée de l'air, nous pourrions nous mettre d'accord aujourd'hui pour placer notre étude, sur ce point, sous le signe de l'unité. Cela marquera une étape importante dans l'élévation du niveau de notre sécurité aérienne.

M. Jules Moch. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Bouret ?

M. le rapporteur pour avis. Volontiers.

M. Jules Moch. Nul, bien entendu, ne peut s'opposer à ce qu'il y ait une unité dans la sécurité aérienne. Cette unité

a été réalisée au moment de la création du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, c'est-à-dire en novembre 1945, puisque ce secrétariat était et est resté responsable de toutes les aides à la navigation aérienne, à l'exception des aides de caractère opérationnel intéressant directement l'armée de l'air.

Que, depuis, l'armée de l'air ait essayé de gagner de la main, nous l'avons encore constaté aujourd'hui, dans des conditions particulièrement remarquables pour ne pas employer un mot plus fort. Qu'on veuille aujourd'hui effilocher l'aviation civile et qu'on nous présente un raisonnement qui, traduit en langage d'armée de terre, reviendrait à dire qu'il faut supprimer le corps des ponts et chaussées puisqu'il y a un génie militaire capable de construire des ponts, ou qu'il faut confier l'administration des chemins de fer au ministère de la guerre puisque, en temps de guerre, les divisions non motorisées utilisent les chemins de fer, c'est à peu près ce que nous avons entendu de M. le rapporteur commun du ministère de l'air, aviation militaire, et depuis peu de l'aviation civile, qui est ainsi à la fois juge et partie.

M. le rapporteur. Jumelé.

M. Jules Moch. Je crois, et c'est pourquoi je me suis permis de vous interrompre, monsieur Bouret, que ce jumelage est nocif.

Un milliard attribué au secrétariat général de l'aviation civile a été, ces dernières années, infiniment plus utile qu'un milliard attribué à l'armée de l'air.

J'ai volé sur avions des deux catégories. Je ne cache pas que je préfère voler sur avion de l'aviation civile que sur avion du ministère de l'air.

Je pense qu'actuellement notre devoir est de sauver cette organisation indispensable à l'avenir de l'aviation qu'est le secrétariat général à l'aviation civile.

Si vous voulez unifier les services de sécurité, comme cela avait été la règle fixée par un décret de 1945, dans le cadre de l'aviation civile, je suis d'accord. Si c'est une nouvelle opération analogue à celle de l'aviation légère et sportive, dont on nous a parlé tout à l'heure, analogue à celle de la section de liaison de l'aviation civile, qu'il est aussi question de raccrocher, pour effilocher ce ministère, nous serons en désaccord.

Mais autant que j'ai cru comprendre, ce que vous voulez c'est l'unité. Et vous avez l'exemple du Civil aeronautic Board américain, qui a réalisé cette unité sous autorité civile ce qui est la sagesse même. *(Applaudissements à gauche.)*

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vous remercie d'apporter le concours de votre expérience et de votre haute autorité à la position que je prends.

Je tiens à préciser que l'unité de l'infrastructure, si elle a été voulue dans le cadre du service coordinateur, n'est pas un fait aujourd'hui.

M. Jules Moch. A qui la faute ?

M. le rapporteur pour avis. Je ne veux pas le rechercher pour l'instant. Ce n'est pas dans un cadre budgétaire que nous pouvons le faire. Mais, en toute hypothèse, je dois malheureusement constater aujourd'hui qu'il existe un hiatus entre les services de l'infrastructure militaire et ceux de l'infrastructure civile. Et je suis convaincu que la sécurité aérienne en souffre.

Lorsque nous aurons pris position, il s'agira, je le répète, pour moi, d'approuver la qualité des services rendus par les opérateurs, quels qu'ils soient.

Si les opérateurs civils assument ces services dans les meilleures conditions et au plus haut niveau de sécurité, je ne suis nullement opposé, comme l'a fait la « Civil aéronautic administration », à faire au bénéfice de l'aviation civile l'unité de l'infrastructure. Ce que je veux, c'est le plus haut niveau de sécurité aérienne.

M. Jules Moch. Nous sommes d'accord.

M. le rapporteur pour avis. Je voudrais conclure, mes chers collègues, en demandant à M. le ministre Chastellain, qui est ici le représentant du Gouvernement, de se faire l'avocat de l'aviation marchande dans les conseils du Gouvernement.

Nous savons, monsieur le ministre, que vous êtes de formation maritime. Mais comme vous êtes un esprit moderne, vous avez certainement compris que l'avion était le prolongement nécessaire du bateau. C'est la raison pour laquelle je suis persuadé que, dans l'établissement de votre prochain budget, vous serez plus exigeant que les services ne l'ont été jusqu'ici et que, fort des sentiments unanimes de cette Assemblée, vous aurez à cœur de porter plus haut encore le prestige de nos ailes. *(Applaudissements au centre, à gauche et à droite.)*

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Beauquier.

M. Pierre Beauquier. Mes chers collègues, le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale a la lourde charge de définir et de mettre à exécution la politique de la France en matière d'aviation civile.

Depuis sa création, il s'est efforcé d'assurer, avec des moyens limités d'ailleurs, les destinées de notre aéronautique, tant dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer.

Il a dû faire face à des difficultés qui tiennent, d'une part, à l'évolution incessante du transport aérien et, d'autre part, aux modifications internes qui lui ont été imposées et qui ne sont pas toutes heureuses.

Je fais en particulier allusion à la suppression de la direction de la navigation aérienne, qui se révèle à l'expérience désastreuse, comme l'a souligné si justement M. le rapporteur de la commission des finances.

Faisant état de ces difficultés, M. Jean-Moreau préconise la constitution d'un ministère de l'air unique: « L'aviation civile et l'aviation militaire, écrit-il dans son rapport, étroitement liées, ne devraient pas être soumises à l'autorité d'organismes différents, mais devraient au contraire s'unifier et s'harmoniser en un tout homogène. »

Les arguments avancés par notre collègue sur le plan technique sont sérieux. Il est certain qu'en ce qui concerne les problèmes d'études, de constructions, d'équipement, notre pays n'est pas assez riche pour se permettre la dispersion de ses efforts. Et l'unification du travail dans tous ces domaines s'avère indispensable.

Je ne crois pas cependant que la création d'un ministère de l'air groupant l'aviation civile et l'aviation militaire offre la solution idéale.

M. le rapporteur. Rien n'est idéal.

M. Pierre Beauquier. Pourquoi ? Parce que, volontairement ou involontairement, en l'état actuel des choses et des esprits, le point de vue militaire l'emportera à coup sûr sur le point de vue civil.

On pensera d'abord « défense nationale », et non point « transport aérien ». Je crains fort que, dans l'organisation de ce ministère unique, la direction de l'aviation civile ne fasse figure de parent pauvre.

M. Paul Couston. C'est le problème.

M. Jules Moch. La marine marchande marche bien depuis qu'elle est séparée de la marine militaire.

M. Pierre Beauquier. J'allais le dire.

M. Jules Moch. Excusez-moi.

M. Pierre Beauquier. Et ce d'autant plus que, pour le moment, le secrétariat d'Etat à l'air n'est pas indépendant. Il est soumis au ministère de la défense nationale qui, lui, par définition, se préoccupe avant tout d'assurer — et c'est son rôle — la sécurité du pays, et non point le développement du transit aérien, civil ou commercial.

En tout cas, dans le domaine de l'exploitation, il faut très nettement séparer les deux choses. Le transport des voyageurs et des marchandises est une entreprise commerciale qui doit être gérée suivant les principes du commerce et de l'industrie. Les besoins économiques du transport aérien sont, en temps de paix tout au moins, tout différents des nécessités de la défense nationale.

Si l'on voulait d'ailleurs être logique, il faudrait appliquer la solution préconisée par notre collègue aux autres modes de transport. Pourquoi ne pas créer un ministère de la marine qui comprendrait à la fois la marine militaire et la marine marchande ?

Sans doute, on veut bien d'un ministère autonome de la marine marchande. Mais ceux-là mêmes qui le réclament préfèrent encore le système actuel à celui qui ferait dépendre la marine marchande du secrétariat d'Etat à la marine militaire.

Et pour quelle raison ne pas envisager également le rattachement des transports terrestres au secrétariat d'Etat à la guerre ?

M. le rapporteur. Je n'ai jamais demandé cela.

M. Jules Moch. C'est dans la logique de votre pensée.

M. Pierre Beauquier. Ainsi, le ministre des forces armées serait le grand maître de nos transports.

Il n'est pas certain qu'il accepterait de gaîté de cœur ce cadeau. Ce qui est encore moins certain, c'est que la solution ainsi envisagée donnerait satisfaction au rôle que doit jouer le transport.

Je crois que, pour résoudre la question, il convient de ne pas oublier que le transport n'a de raison d'être que par le service qu'il rend à l'usager et à l'économie d'un pays, et que l'infrastructure — routes, rails, canaux, aéroports — doit être entretenue et améliorée pour le mode de locomotion qui l'utilise, et non pas l'inverse.

Pour revenir à mon propos, je dirai que la création d'un ministère de l'air unique ne résoudra pas les difficultés posées par le développement de l'aviation civile.

S'il y a des problèmes communs entre les deux branches de notre aviation, il y en a aussi de différents, parfois même d'opposés. Il n'est pas possible, en tout cas, de faire dépendre l'un de l'autre.

Alors, me direz-vous, quelle solution préconisez-vous ?

Je répondrai tout d'abord — car il faut être juste — qu'il n'y a pas de solution idéale. Les arguments avancés par les uns et par les autres ont tous leur valeur. Mais si l'on a, en 1946, créé le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale en le rattachant au ministère des transports, c'est parce que la formule d'un ministère de l'air unique déjà expérimentée ne paraissait plus correspondre à l'évolution du transport aérien. Et je ne pense pas qu'il serait efficace d'y revenir.

La solution, je la trouve dans les deux modalités suivantes:

D'abord, donner au secrétariat général une organisation solide, efficace; qu'on ne remette pas continuellement en cause, sous le prétexte d'économies qui n'en sont pas, l'organisation du secrétariat général; qu'on ne supprime pas à tort et à travers des directions ou des bureaux; qu'on donne au secrétariat général les crédits nécessaires; qu'on choisisse, pour mener à bien notre politique aéronautique civile, des hommes compétents, dynamiques, enthousiastes. Et le problème de l'efficacité de ce grand service national ne sera pas loin d'être résolu.

La seconde modalité, c'est la constitution d'un comité de liaison qui harmonise les études, les constructions, l'équipement.

Vous avez bien voulu, monsieur le rapporteur, indiquer dans votre rapport que cet organisme existait déjà et je vous en remercie personnellement. Il s'agit du conseil supérieur des transports.

Effectivement, le conseil supérieur des transports a été appelé à donner son avis sur le projet de loi portant organisation de l'aéronautique marchande, projet rapporté par notre collègue M. Henri Bouret, et dont il serait souhaitable que la discussion vînt avant les vacances parlementaires. Ce serait le complément naturel des débats de ce jour. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Le conseil supérieur des transports s'est également penché sur le problème de la coordination des transports maritimes et aériens, sur celui de la coordination des transports ferroviaires et aériens. Il a transmis au ministre ses avis qui pourront être, lorsque le Gouvernement le jugera utile, transformés en projets de loi.

Mais je ne puis mieux faire, monsieur le rapporteur, que de rappeler votre conclusion à ce sujet. Vous avez ajouté: « Pour remplir efficacement ce rôle de liaison, il serait indispensable de renforcer le rôle et l'autorité de cet organisme. »

En conclusion, mes chers collègues: accord unanime sur l'objectif à atteindre, qui est d'assurer dans l'union de tous les efforts et compte tenu de la modicité des ressources, le développement de l'aviation française et spécialement de l'aviation civile et commerciale, de rechercher les modalités les plus aptes à atteindre ce résultat; mais de toute façon confiance dans l'avenir de notre aviation civile.

Les accidents, les pertes de vies humaines et de matériel jalonneront encore sa route; mais je puis citer les paroles d'un passager d'Air France arrivant hier à Paris et venant de Saïgon, que l'on félicitait de n'avoir pas hésité à prendre l'avion avec ses quatre petits enfants: « Nous n'avons rien fait d'extraordinaire, a-t-il dit. S'il nous fallait retirer notre confiance à l'aviation après chaque accident, nous voyagerions encore en pousse-pousse. » (*Très bien! très bien!*)

Je ne connais pas, mes chers collègues, de plus bel hommage rendu à l'aviation civile française. (*Applaudissements au centre, à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Rabier.

M. Maurice Rabier. Mes chers collègues, mon intervention sera très courte.

Je veux attirer l'attention de l'Assemblée nationale sur les licenciements qui ont été opérés, ces temps derniers, par la compagnie Air France.

Je voudrais, par la même occasion, poser quelques questions à ce sujet au Gouvernement.

Il ne s'agit pas, pour nous, de nous livrer, comme c'est la mode ces temps-ci, à une attaque perfide contre une société nationale, mais au contraire d'agir rapidement afin que cette société connaisse une situation meilleure et ne se livre pas à une politique maladroitement antiouvrière.

C'est, en effet, ce qui se passe actuellement et ce qui fait l'objet de mon intervention.

Air France a licencié du personnel à Toulouse, à Marignane et à Alger. Pour Alger, 170 agents connaissent déjà les misères du chômage et l'on parle d'en licencier 500 autres.

Pour justifier cette douloureuse opération, les dirigeants d'Air France invoquent le déficit croissant de cette société.

Je voudrais tout d'abord savoir quel est le volume de ce déficit pour les premiers mois de 1950, et aussi le volume des économies réalisées par ces licenciements.

Chacun sait, au fond, que ce n'est pas de cette façon que sera réglé le problème. Cependant, il apparaît qu'Air France a voulu commettre un geste spectaculaire, peut-être pour calmer les ardeurs offensives de certains pourfendeurs de sociétés nationales.

Non seulement on chasse du personnel, mais aussi, ce qui est pire, on supprime le centre de réparations et d'entretien de la Maison-Blanche. C'est là de la politique de facilité.

Il y a trop de personnel ? On supprime alors, d'un trait de plume, un atelier important qui rendait et qui doit rendre encore d'énormes services.

Il n'est pas question, comme cela serait juste, d'étaler les licenciements à opérer sur l'ensemble du personnel en tenant compte de l'ancienneté et de la façon de servir.

On fait mieux : pendant qu'on débauche à Alger, on continue d'embaucher à Orly, ce qui me paraît invraisemblable.

Cela permet surtout à Air France de faire une opération douloureuse avec, pense-t-elle, le moins de cris possible. On a peur d'Orly, on « tape » alors sur les autres et on centralise à Orly. C'est une grave responsabilité que prennent les techniciens qui font cette besogne.

Je voudrais savoir ce que pense le ministre de la défense nationale de cette opération. Nous disons que ce n'est d'abord pas sérieux et qu'ensuite il est invraisemblable que, sur un tel problème, une société, même nationale, se croie libre de tout contrôle et de toute directive.

De plus, on a licencié sans même tenir compte des formes légales que l'on impose d'habitude aux particuliers, ce qui me paraît un comble! Pas de règlement intérieur, pas de liste de licenciés affichée, pas de notifications convenables.

Ces irrégularités ont été reconnues valables par un inspecteur du travail d'Alger, placé directement sous votre autorité, monsieur le ministre.

Je dis que ce fonctionnaire a commis une faute grave en couvrant cette mauvaise opération. Je demanderai qu'une enquête soit effectuée à ce sujet.

Ainsi, on voudrait paralyser des machines, chasser tout un personnel d'un centre qui a fait jusqu'ici ses preuves et aussi son devoir. On voudrait démunir totalement l'Afrique du Nord et la rendre tributaire d'Orly, c'est-à-dire de la métropole. Les leçons de l'histoire ne servent donc jamais chez nous.

L'Assemblée algérienne et le gouvernement général lui-même ont protesté contre cette politique de centralisation et contre la menace de renvoi des autres agents. L'opinion publique algérienne est elle aussi très mécontente de cette décision.

La mesure doit être rapportée. Maison-Blanche doit rester en fonction. Les licenciements touchant un personnel pléthorique doivent faire l'objet d'une étude d'ensemble concernant tout le personnel.

Il faudra aussi opérer ailleurs. On a commencé par le petit personnel; ce serait peut-être une bonne occasion de faire un peu de vide dans les cadres, qui sont, eux aussi, pléthoriques.

Il restera ensuite à régler le problème de l'ensemble de la gestion. Je crois que notre Assemblée s'y intéressera vivement.

Pour l'immédiat, il faut empêcher la fantaisie de remplacer la sagesse et le bon sens.

Je pense, monsieur le ministre, que vous saurez nous dire tout à l'heure que votre intention est de faire revoir cette affaire et de la faire traiter convenablement et selon les règles de la plus élémentaire justice. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Couston.

M. Paul Cousion. Mesdames, messieurs, lorsque, dans cette Assemblée, sont abordés les problèmes aéronautiques, il s'agit d'ordinaire de ce que j'appellerai volontiers les problèmes de la « grande aviation », grande par ses objectifs, à la mesure de l'importance de ses cellules et de la puissance de ses moteurs.

Toutefois, je remercie M. le rapporteur spécial d'avoir traité, avec la qualité que l'on sait, de l'aviation légère, sachant l'attachement qu'il porte aux aéro-clubs. Il comprendra cependant que, dans toutes les circonstances, on peut ne pas être de son avis, même lorsqu'il s'agit du rattachement du S. A. L. S. au ministère de l'air, rattachement dont certains d'entre vous ne connaissent pas encore les incidences.

Je pense que les grands problèmes qui touchent au plan quinquennal de l'aviation, à la mise en séries d'avions à réaction, ou encore tous les problèmes à large retentissement qui intéressent l'aviation commerciale représentent pour l'Assemblée un intérêt plus grand que ceux touchant à l'aviation légère et sportive.

Les catastrophes elles-mêmes, qu'on évoquait tout à l'heure en termes si élevés, ont un retentissement à la mesure même de l'importance internationale de nos lignes et du nombre des passagers transportés.

Or, toutes les questions aéronautiques se rejoignent et il s'agit au fond de la même activité et du même problème: celui de l'air, de son avenir, de sa grandeur, quels que soient l'étendue, les moyens ou l'importance des objectifs considérés.

Je voudrais cependant que l'Assemblée juge nécessaire de faire une courte halte sur ces terrains de clubs, où se pratiquent le vol à moteur et ce vol deux fois scientifique qu'est le vol à voile. Ces lieux sont parfois de hauts lieux, tel, entre autres, celui des Alpilles, en Provence, où naguère, le commandant Thoret créait, seul, dans la confiance, le courage, l'enthousiasme, la première école de Remous.

Nul doute que ce terrain si riche de technique, de poésie et de glorieux souvenirs ne porte un jour le nom de ce pionnier valeureux qui a fondé le rodéo aérien. Il est nécessaire de rappeler à toutes les générations à venir ses prestigieuses réalisations.

C'est avec des préoccupations diverses d'ordre éducatif, moral, technique, patriotique, que j'exprime ici les soucis de quelques-uns d'entre nous, encore que l'Assemblée tout entière ait manifesté par un vote récent l'intérêt qu'elle portait à ce problème de l'aviation légère qui mérite, à côté de tant d'autres, une particulière attention.

Notre jeunesse de vol à voile, composée aussi de ceux de la seconde jeunesse, notre jeunesse de vol à moteur, notre jeunesse de formation civile, de préparation militaire qui, dans l'enthousiasme, le dévouement, la générosité et l'entr'aide, vit dans une communauté d'idéal et de volonté caractérisant l'esprit de l'aviation, mérite d'être soutenue, encouragée, aidée. Mais ces arguments ne trouvent trop souvent que faible audience lorsque, rue de Rivoli et quelquefois ailleurs, s'élaborent les budgets. Car enfin, les espoirs bâtis naguère sur l'aviation de club, ne risquent-ils pas de s'effondrer ?

J'affirme que nous ne devons notre prospérité actuelle qu'à la bonne volonté de ceux que j'appellerai, sans recherche et sans distinction, mais parce que c'est vrai, les « mordus » de l'aviation, qu'ils volent ou, hélas! qu'ils gardent malgré eux les pieds rivés sur le gazon, ou encore d'amis fidèles et qui ont été « piqués », eux aussi, par la tarentule. C'est M. Henri Bouret qui parlait tout à l'heure du virus de l'aviation. Pour certains d'entre nous, cela correspond à une authentique réalité.

Nous devons à la constance des pilotes d'avion, des vélivoles, à la constance aussi de certains de vos services, monsieur le ministre, de durer et, quelquefois, de faire un peu plus que durer puisque, pour certains de nos aéroclubs, il y a une incontestable prospérité.

Je me permets d'énoncer ces quelques considérations dans le but de provoquer les explications et les réponses que j'attendrai tout à l'heure, monsieur le ministre, de votre bienveillante autorité.

Me permettrez-vous de vous rappeler que c'est en 1948 qu'eût lieu le concours des 75 chevaux et que deux modèles y ont été retenus ? Ils sont excellents, chacun avec des qualités différentes.

Aux usagers et aux responsables de les affecter selon l'expérience, la qualité des hommes et les besoins des pilotes et des clubs.

Mais qu'attend-on ? Après les avoir entrevus, espérés, nous pourrions, je crois— si la comparaison m'est permise — monter sur la tour de sœur Anne — ce serait, en la circonstance, une tour de contrôle (*Sourires*) — et nous ne verrions que l'herbe qui verdoie, l'herbe sur laquelle se tiennent les pilotes qui ne peuvent pas voler parce qu'ils ne reçoivent pas leurs 75 chevaux.

Vous conviendrez, monsieur le ministre, que nous voudrions autre chose que cette tradition, délicieuse peut-être, mais qui est celle des contes français et qui ne devrait, à aucun moment, être l'histoire de l'aviation dans ses réalités présentes.

Est-il vrai que, tandis que les cellules des avions de 75 chevaux sont parfaitement au point, les moteurs ne le sont pas encore ?

A cette tribune et ailleurs, je me suis abstenu de toute critique durant la longue période de création, de mise au point, d'élaboration, d'adaptation. Mais les éventuels usagers commencent à trouver le temps long.

Je sais les efforts et la volonté opiniâtre de la firme chargée d'équiper la S. I. P. A. et le N. C. 853. Mais que se passe-t-il ? Est-il vrai qu'après avoir corrigé certains défauts que d'aucuns crurent rédhibitoires, on va maintenant se battre avec refroidissement ou, peut-être, carburation ?

Si nous avons une carte à jouer, c'est certainement en aviation légère. Or, on dirait que, dans les circonstances présentes — et dans quelle mesure peut-on dire qu'elles sont complètement étrangère à notre volonté ?— nous nous laissons distancer à plaisir. On dirait que la conjoncture est ordonnée de telle manière que nous marquons le pas délibérément, tandis que de petits moteurs étrangers, de puissance comparable à celui qui équipera demain nos 75 chevaux, sont pourvus d'une robustesse qui, si elle est pour le plus grand bien des pilotes, nous désole dans la mesure où nous nous demandons si nous arriverons nous-mêmes à ce que d'autres ont pu faire. Ce n'est pas que nous regrettions que d'autres aient réalisé ce que nous n'avons pu faire encore, mais nous nous demandons vraiment pourquoi, sur le plan technique, et pour des formules qui nous paraissent en somme assez faciles à mettre en œuvre, nous n'en sommes pas encore arrivés au point même où d'autres nous ont devancés.

Nous le regrettons profondément dans la mesure où nous pensons que l'on pourrait résoudre toutes ces difficultés.

Je répète que l'effort de tels industriels qui partagent nos soucis est particulièrement méritoire. Nous y applaudissons. Mais mieux vaudrait, si notre retard a des causes réparables et peut-être facilement réparables, que, du moins, on y remédie au plus tôt, faute de quoi nous perdrons chaque jour, dans un domaine essentiel, prestige et influence, au détriment du pays.

Mais imaginons, avec un peu de confiante bonne volonté, qu'après bien des misères nous voyions enfin sortir — à brève échéance, je veux le croire — les séries promises. Je voudrais, alors, monsieur le ministre, vous signaler un fait dont les conséquences paraissent lourdes de gravité.

Malgré les arguments que vos services ont fait valoir auprès de ce bastion redoutable qui a nom ministère des finances, en dépit de ceux que j'ai, à l'occasion, apportés à cette tribune, on a l'impression que le feu jaillissant des canons de la rue de Rivoli a tiré sur ces arguments que nous avions cru les meilleurs, si bien que certaines rubriques du budget ont été discutées et, peut-être dans une mesure assez large, rejetées.

Je veux parler du chapitre 3050, relatif à l'entretien et à la réparation du matériel volant de l'aviation légère, dont le crédit, fixé à 128 millions, en 1947, n'est que de 118 millions en 1950, soit, compte tenu de la variation des prix et de la baisse du pouvoir d'achat, une différence en moins d'environ 50 p. 100 pour cette année.

En fait, ce crédit de 118 millions est inférieur d'un tiers au chiffre de l'année précédente. Or, je ne suis pas certain que le crédit de 1949 ait permis de payer certains arriérés.

Nous avons en service de 600 à 1.000 appareils qui sont, qui peuvent être encore des avions excellents, compte tenu de leurs qualités et de leurs défauts, comme cet excellent appareil qui fut l'objet de critiques souvent excessives, alors qu'il ne mérite peut-être que quelques reproches, dont le principal est d'exiger un entretien constant. Je veux parler du *Stamp*, qui constitue peut-être plus un appareil de perfectionnement qu'un appareil d'école, mais qui n'en est pas moins un avion remarquable.

Or, nos *Stamp* et les avions de modèles comparables risquent, demain, de ne plus être réparés. Ils seraient bientôt comme d'excellentes automobiles, de modèle relativement récent, mais qui, au moment où elles devraient subir une première revision, seraient abandonnées par leurs propriétaires, en raison de l'impécuniosité de ceux-ci.

C'est cette politique que nous risquons de voir s'établir si le crédit du chapitre 3050 n'est pas augmenté.

Ajoutez à cela, monsieur le ministre, l'ukase qui interdit aux *Stamp* de voler après 500 heures de service s'il n'a pas été revisé. Si l'on peut me reprocher une insuffisance de technicité, on ne peut m'accuser de manquer de pratique. Aussi puis-je poser nettement cette question: une cellule, si elle est conve-

nablement et normalement entretenue, a-t-elle jamais provoqué le moindre accident aux approches de 500 heures de services ?

Nous pourrions épiloguer des heures entières sur les accidents d'aviation qui se produisent dans les aéro-clubs. Les cellules de 500 heures seraient-elles, pour excès d'usage ou d'usure, une seule fois incriminées ?

Je me permets d'en douter fort et ceux qui peuvent ajouter à leur témoignage la même pratique — nous sommes un certain nombre ici — de l'aviation de tourisme, partagent certainement le sentiment que j'exprime.

Les services perdent la face lorsque pareilles mesures sont communiquées, sans explication, par la direction de l'aviation légère et sportive ou par la fédération nationale aux aéro-clubs. Car enfin, ce sont bien ces instances-là qui, au regard des aéro-clubs, portent toutes les responsabilités, alors qu'ils ne sont peut-être que l'interprète d'une volonté plus haute.

Ainsi donc pourrira — je dis bien: pourrira — un matériel qui, après révision, serait redevenu un matériel de premier ordre. Je suis navré que « l'entretien et la réparation du matériel volant » ait été, lors de l'examen préalable du budget, traité avec autant de sévérité, et peut-être autant de légèreté, en même temps d'ailleurs qu'était réduit, dans une proportion également notable, le chapitre 3040 concernant le matériel et les frais de fonctionnement, rubrique qui, en 1947, comportait 43 millions et, en 1950, 42 millions seulement. En procédant au même calcul que celui que j'ai fait tout à l'heure, vous verrez, mesdames, messieurs, ce que deviennent les pauvres possibilités du service auquel je fais allusion.

Certainement, on vit, mais on vit d'une manière amenuisée. On rogne les ailes chaque année un peu plus. Bien sûr, il y a un vieil axiome d'aviation — c'est d'ailleurs un principe constant — qui est que la sustentation est une fleur de la vitesse. Je pense qu'il y avait assez de vitesse acquise pour que nous ne soyons pas encore en perte de vitesse. Je ne suis pas tellement sûr que nous ne volions pas « tangent ».

On pourrait, par des moyens techniques, qui seraient, en la circonstance, d'ordre budgétaire, donner à notre voilure une portance plus grande et rendre aux moteurs le nombre de tours de croisière. Cela dépend de vous, monsieur le ministre. (*Applaudissements au centre.*)

Une note vous a été adressée, il y a quelques semaines. Sans abuser de l'attention de l'Assemblée, je voudrais, puisqu'elle émane d'un de vos très distingués chefs de services, monsieur le ministre, apporter ici quelques-unes de ses rubriques. Je lis:

« Les subventions versées par le service de l'aviation légère et sportive aux aéroclubs se sont élevées à 46.750.000 francs en 1945, 9 millions en 1946 et 600.000 francs en 1947. Il résulte de ces chiffres que les sommes allouées à chacun d'entre eux sont trop faibles pour permettre une activité vraiment intéressante et un développement continu des sports aériens.

« Il convient, à cet égard, de préciser qu'en 1947 le prix de l'heure de vol variait de 2.500 à 5.500 francs et le coût du lancer... » — il s'agit évidemment du vol à voile — « ...de 200 à 310 francs. Le coût de l'heure de vol est d'autant plus élevé que l'activité du club est réduite, car les frais fixes ne peuvent alors se répartir sur un nombre suffisant d'heures de vol.

« Aussi est-il aberrant de songer qu'on pourrait rayer d'un coup de plume, de la liste des activités nationales, un service qu'on a parfois qualifié d'organisme de luxe, alors qu'il est le seul capable de donner au pays un nombre élevé de pilotes expérimentés dont l'éducation aéronautique et générale tend à s'améliorer sans cesse.

« Depuis bientôt trois générations, tout a été fait pour attirer la population vers les activités aériennes. Des sommes énormes ont été consacrées à cet effet par l'aviation populaire. Un capital important en appareils et installations a été mis en place depuis la Libération.

« Cette politique commence, on l'a vu, à porter ses fruits. Et il faudrait dire à tous ces jeunes pleins de foi, qui seront la France de demain, que plus rien ne sera fait pour eux, que s'ils veulent apprendre à piloter ils devront s'adresser aux écoles privées et payer 5.000 francs l'heure de vol ?

« Leur dirons-nous que la France, poursuivant une politique inverse de celle des autres nations, se considère comme trop pauvre pour s'offrir des aviateurs ? Que tout ce qui leur a été enseigné à l'école et au lycée, conformément au protocole S. A. L. S., éducation nationale, est lettre morte ? Leur dirons-nous que les accords passés avec l'autorité militaire et qui nous ont permis de former en quelques mois des éléments de valeur pour l'armée de l'air sont désormais caducs ?

« Car c'est la vie de toute l'aviation légère qui est en jeu, aujourd'hui, avec pour corollaire, demain, celle de l'aviation militaire et de l'aviation commerciale. »

Un certain nombre de chiffres sont apportés. Je passe pour ne pas prolonger le débat, tout en restant à votre disposition, monsieur le ministre, afin que, lors de la discussion des chapitres, nous y revenions si besoin est.

Je cite encore:

« Des crédits amenuisés ne permettraient plus de maintenir une activité acceptable. *A fortiori*, il ne peut être question de voir disparaître ce qui est indispensable à l'intérêt national et commande, au contraire, d'encourager au maximum nos possibilités financières. »

Pendant ce même temps — et heureusement — nos pilotes et nos moniteurs se couvrent de gloire dans les concours nationaux et, plus encore, dans les concours internationaux. Notre matériel, spécialement notre matériel de planeurs, fait prime sur le marché étranger.

Ceux qui connaissent les remarquables présentations de notre matériel « Fouga-Cyclon » en Amérique — modèle que l'on appelle maintenant, je ne sais pourquoi, Fouga Sylphe — admirable planeur à réaction que certains d'entre vous ont certainement eu l'occasion de voir il y a huit jours à Orly, savent à quelle perfection pour ce matériel, comme pour tant d'autres, nous sommes arrivés. C'est l'honneur de la France, de l'industrie française, de la technique française, le témoignage de la valeur de nos ingénieurs, du personnel d'aviation que réalise un matériel, des cellules et un réacteur de telle qualité.

Par ailleurs, l'école de Saint-Yan, par la valeur de ses cadres et la qualité de sa technique — honneur du service de l'aviation légère et sportive — fait l'admiration de tous ceux qui savent ce que signifie « voler » selon les normes d'intelligente sécurité, selon les règles qui confirment à la fois les données de la physique et l'adaptation nécessaire à ses impératifs pour ce ludion, jeté dans l'espace, qui évolue dès aujourd'hui à plus de 1.000 kilomètres à l'heure.

Ce qui n'est pas encore vrai, bien sûr, pour l'aviation légère et sportive, mais nous savons — après tout nous sommes optimistes, pourquoi ne le serions-nous pas ? — que nous y arriverons nous aussi. (*Sourires.*)

N'est-ce pas la Royal Air Force qui va, demain, confier à nos centres nationaux de vol à voile ses pilotes pour parfaire leur entraînement ?

C'est là, me semble-t-il, une preuve éclatante de la qualité de notre matériel, de nos moniteurs, de notre aviation légère.

Faudra-t-il donc encore longtemps entendre dire et répéter par tant de personnes inexpérimentées, qui jugent si sévèrement tel ou tel article du budget: « Que signifient ces cerfs-volants et les subventions qu'ils requièrent, ces petits « trucs » d'amusement d'une jeunesse folle ? », en parlant de nos planeurs.

Je connais des hommes qui ne sont plus jeunes et qui, heureusement, ne sont pas fous, qui croient à cette science qui est non pas l'auxiliaire, mais l'A.B.C. de l'aviation. Il serait bon qu'au sortir de certaines séances qui se tiennent dans cet hémicycle, on impose à tous les députés — et ils sont nombreux — qui auraient les aptitudes requises, deux heures de vol à voile, en plein silence, en plein ciel, en pleine sagesse, en plein calme. Ils jugeraient toutes choses sous un angle différent et ils verraient combien la planète est plus raisonnable vue d'en haut. (*Sourires.*)

M. le rapporteur. On a déjà lancé des députés en parachute !

M. Paul Couston. Excellent exercice, monsieur le rapporteur, et me permettez-vous de vous dire que toutes ces espérances, on les réalisera assez bien et assez heureusement dans le cadre de notre aviation légère et sportive telle qu'elle a été conçue jusqu'à ce jour, sans y apporter tels aménagements ou sans qu'elle relève telles formules d'air intégral qui, je le crains, monsieur le rapporteur, ne sauraient y ajouter grand-chose.

M. le rapporteur. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Couston ?

M. Paul Couston. Je vous en prie.

M. le rapporteur. Mon cher collègue, je présente le rapport de la commission des finances. Un seul amendement est déposé concernant le rattachement du service d'aviation légère et sportive au secrétariat d'Etat à l'air.

Tout à l'heure, vous avez parlé à mon égard comme un jeune vis-à-vis d'un ancien. Je tiens à vous rappeler que c'est entre 1930 et 1939, c'est-à-dire lorsque l'aviation légère et sportive était rattachée au ministère de l'air, qu'elle a été la plus florissante.

M. Pierre Cot lui-même, quand il était ministre de l'air — je regrette qu'il ne soit pas présent sur ces bancs — a fait beaucoup d'efforts en faveur de l'aviation privée et de l'activité sur nos terrains. J'ai été président d'aéro-club et possesseur

d'un petit avion, et j'ai, vous le savez, un nombre d'heures de vol appréciable à mon actif. Je peux dire qu'il régnait à ce moment-là sur nos terrains d'aviation un entrain et un engouement que je voudrais bien revoir aujourd'hui. Mais nous bénéficions à cette époque de primes d'achat qui permettaient aux particuliers et aux aéro-clubs d'acquérir des appareils.

Les pilotes d'avions privés étaient très nombreux. Quand la guerre a éclaté en 1939, 1.200 à 1.500 avions ont été réquisitionnés et ont rejoint les points qui leur étaient assignés.

En mon nom personnel, je répète que l'aviation légère et sportive est actuellement le parent pauvre dans le S. G. A. C. C., car d'autres questions sont plus importantes, telles que la sécurité. Vous avez pu constater dans tous les budgets depuis quatre ans des réductions de crédits sur les chapitres de l'aviation légère et sportive.

M. Paul Couston. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de cet ensemble de précisions. C'est pour moi l'occasion de vous dire notre reconnaissance à tous pour ce que vous représentez dans l'aviation en général et dans l'aviation de club en particulier. Vous savez très bien que c'est très directement, très cordialement et très respectueusement que va à vous notre très grande gratitude.

M. le rapporteur. Je vous remercie.

M. Paul Couston. Nous savons aussi tout ce qui s'est fait durant les années qui ont précédé la guerre, à une époque où l'aviation populaire était rattachée au ministère de l'air. C'était un commencement.

Il eût été peut-être plus normal de rendre au secteur civil ce qui est de son ressort, et félicitons-nous d'avoir conduit les destinées de l'aviation civile dans des voies qui placent l'aviation légère et sportive au sein même de ce secteur civil.

M. le rapporteur. Nous n'en avons pas la preuve.

M. Paul Couston. Je ne dis pas que nous en avons la preuve. Nous savons aussi que nous avons fait une guerre rude et difficile.

Vous avez parlé des 1.500 avions des clubs. La guerre en a réduit le nombre à zéro.

Il est très difficile de refaire aujourd'hui ce capital. Les conditions sont d'autant plus lourdes qu'il faut le refaire dans tant de domaines ! et qu'on n'a pas considéré, peut-être avec raison, je ne veux pas en discuter, que l'aviation légère était le premier d'entre eux.

Il y a là un point de vue qui, quelque respect qu'on ait du vôtre, me paraît pouvoir être soutenu du haut de la tribune. Je crains que si le chapitre 3050 auquel je faisais allusion tout à l'heure reste inscrit au budget, il n'en soit demain de nos planeurs un peu comme de ces oiseaux mécaniques dont j'ai déjà parlé, que nous verrons empilés dans des hangars et qui ne voleront plus parce qu'il en a été ainsi décrété en raison de la revision impossible, qui doit être effectuée après 500 heures sans que nous en soient fournis les moyens.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, que quelques-uns d'entre nous aient été un peu surpris — et nous nous félicitons que la commission des finances ait proposé de rétablir le crédit — de voir un certain nombre de fonctionnaires du ministère des finances, certainement très zélés, trouver dans les différentes activités de l'aviation légère des ressources imprévues. N'a-t-on pas pensé trouver des ressources fiscales en frappant les baptêmes de l'air, les traitements médicaux aériens et les heures de vol pratiquées par des gens de bonne volonté qui les payent entre 2.400 et 3.000 francs ?

Quel que soit l'effort que fait l'Etat en faveur de l'aviation légère, comment en pareille circonstance, et compte tenu des chiffres que je me suis permis de citer tout à l'heure, pouvons-nous donner à l'aviation légère le sort qu'elle mérite ?

Comment arriverons-nous à la mettre au rythme du progrès dans la paix plus que dans la guerre ? Car l'aviation de club, — et qui voudrait nous en faire le reproche — est une aviation essentiellement pacifique.

D'ailleurs, c'est un de nos buts. Cela ne signifie pas, pour autant, que les objectifs qui peuvent nous être assignés en d'autres temps ne soient parfaitement réalisés. Et l'histoire militaire des pilotes civils de la veille est lourde de gloire.

On peut donc se préparer très directement et très utilement à ces objectifs, même si ce sont les plus douloureux et les plus grands, en s'entraînant, pendant longtemps encore, sur des avions sans cocardes.

Comment arriverons-nous, d'autre part, à seconder mieux que pour des intérêts personnels, si légitimes soient-ils, les soucis de l'agriculture qui, en d'autres pays, doit tant à l'aviation, soit pour le travail positif auquel concourt cette aviation, soit pour la lutte incessante contre tous les éléments extérieurs, physiques ou bactériologiques, qui sont les ennemis ordinaires du cultivateur ?

Le courage — car c'est bien de cela qu'il s'agit — manifesté par quelques-uns de nos moniteurs dans la surveillance des précipitations atmospériques et les dangers volontairement courus par eux dans la surveillance des fronts de grêle, mériterait mieux, à cette tribune, qu'une simple mention.

L'Assemblée nationale a, ces jours-ci, sanctionné à l'unanimité sa volonté de faire voler, dans des conditions de prix de revient moins onéreuses, toute une jeunesse fatiguée de voir dans les airs une aristocratie dont l'argent est le seul titre de noblesse. C'est une piètre manière d'avoir un blason doré.

Nous voulons qu'à aucun moment l'aviation de club ne devienne un sport de millionnaire et nous lutterons de toutes nos forces pour qu'elle ne le soit sous aucun prétexte.

La détaxe de l'essence nous apparaîtrait comme la formule efficace. Différents projets ont été présentés à cet effet. Voilà bien longtemps qu'à l'occasion de l'examen du budget cette question fait l'objet de nos préoccupations sans recevoir de solution heureuse. Et avec constance je reprends régulièrement et fidèlement cette requête déjà vieille.

Monsieur le ministre, quelles que soient les mesures législatives que nous ayons prises jusqu'à présent, celle-là, essentiellement, permettrait à l'aviation de club de reprendre sa place, sinon l'heure de vol continuera de coûter un prix prohibitif, raison essentielle, hélas ! pour que les gens ne volent point. L'impécuniosité de beaucoup de Français ne leur permet pas de pratiquer ce qui, vous le savez, est plus qu'un sport.

Telles sont les quelques raisons pour lesquelles les crédits d'un grand nombre de chapitres du budget de l'aviation doivent être reconsidérés.

Nous avons voté la loi des maxima qu'il était peut-être nécessaire d'accepter, mais dont nous regrettons le principe.

Si nous devons enfin, un jour, voter des budgets autrement que dans le cadre d'une loi des maxima, il y aura lieu de reviser ce budget chapitre par chapitre.

Il n'est peut-être pas possible, maintenant, de réaliser cette opération, précisément parce que nous sommes jugulés par les exigences de la loi des maxima, mais il n'est pas impossible de la prévoir pour l'avenir, dans la mesure où les suggestions que nous formulons aujourd'hui ont plus de valeur pour les budgets futurs que pour l'immédiat.

Ajouterai-je que la commission dite des économies s'ingénie trop souvent à biffer, raturer, supprimer avec une légèreté qui, en matière d'aviation, frise la désinvolture ? N'aurait-elle pas prévu — je n'ai aucune confirmation, je le dis peut-être légèrement moi-même — que, pour les mois à venir, les pilotes, moniteurs de clubs, ne seraient plus appointés par l'Etat mais par les clubs eux-mêmes ?

Je ne sais ce que signifie cette rumeur. Je veux espérer qu'elle est inexacte. Si toutefois elle était vraie, combien cela serait grave ! Voudrait-on se livrer par hasard — ou peut-être ne serait-ce pas par hasard — à la destruction de nos aéro-clubs, on ne s'y prendrait pas mieux, mais combien cela serait regrettable pour l'activité des clubs en particulier et pour l'activité aéronautique en général !

Sachons donc, monsieur le ministre, où nous allons. Faites-nous un programme pour l'aviation légère comme pour les secteurs de plus vaste envergure, mais faites-nous vivre.

Demandons beaucoup à l'aviation légère. Elle peut beaucoup sur les plans technique, sportif, moral, météorologique, agricole, pré ou postmilitaire — car elle est utile aussi en tous ces domaines — mais que l'on ne prévoie pas le contraire même de la vie !

Or, nous serions en face de cette éventualité si, demain, une commission, jugeant des choses de l'aviation avec une compétence que je n'ose pas qualifier de discutable, devait nous priver — en les privant eux-mêmes de leurs émoluments — des meilleurs et des plus indispensables de nos auxiliaires.

J'apporte ces remarques, monsieur le ministre, avec un seul souci constructif, vous le savez bien, avec la volonté manifeste de servir passionnément et raisonnablement à la fois, dans la mesure où ces deux expressions peuvent heureusement s'allier, la seule cause de l'aviation.

Puissions-nous trouver en votre personne et dans le Gouvernement tout entier, auquel nous faisons confiance, l'appui efficace que nous attendons ! Replier nos ailes, c'est briser, c'est tuer, c'est rayer l'avenir. Les déployer, c'est assurer la pérennité du pays et du meilleur de sa tradition, c'est servir, en même temps que la cause de l'aviation, les activités industrielles et commerciales qui y sont liées, et vous savez combien elles sont nombreuses.

C'est servir la cause de la jeunesse, espérance du pays. Tout cela vaut bien, me semble-t-il, quelques sacrifices.

Puisse, à l'occasion de l'examen de ce budget, cet appel être entendu. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Paleswki.

M. Jean-Paul Palewski. Mes chers collègues, les transports aériens seront, dès la fin de ce siècle et le siècle prochain, les plus fréquemment utilisés.

L'audition par la commission des finances de M. le ministre des travaux publics, qui était accompagné du président du conseil d'administration d'Air-France et du directeur général, M. Ziegler, nous a suggéré quelques réflexions que je désire vous soumettre brièvement.

En premier lieu, et j'emprunte ici une expression du président du conseil d'administration d'Air France, une coordination des transports sur le plan international est une nécessité absolue si l'on veut éviter certaines catastrophes financières qui s'expliquent d'ailleurs fort bien par les conditions mêmes dans lesquelles s'exécutent ces transports.

Dans ces conditions, il importe que le Gouvernement, car c'est une question de gouvernement, ait une politique internationale des transports aériens. Il importe que des accords internationaux soient passés pour mettre fin à une concurrence et à des rivalités préjudiciables à tous les Etats..

Je ne veux pas, dans le court délai qui m'est imparti aujourd'hui, m'étendre sur ce problème, je désire simplement le souligner. Tout gouvernement a le devoir de prévoir l'avenir et doit envisager des accords aériens internationaux.

Voici ma seconde observation. Il nous a été rapporté que des compagnies étrangères de transports étaient en mesure d'effectuer des transports intérieurs en France parce que leur prix de revient était inférieur à celui des transports effectués par des compagnies françaises. La raison est très simple: la fiscalité qui frappe l'essence pèse lourdement sur les ailes françaises. Je rejoins une observation de M. Couston.

La politique des carburants doit être complètement revue, notamment en ce qui concerne celui destiné aux transports aériens.

D'autre part, j'attire l'attention du ministre responsable sur la coordination, indispensable à mes yeux, entre les sociétés nationales de constructions aéronautiques et les utilisateurs, en particulier la compagnie Air France.

M. Henri Bouret. Très bien!

M. Jean-Paul Palewski. Il est incontestable qu'il ne peut y avoir d'entreprise nationale de constructions aéronautiques si l'utilisateur ne veut pas de ses appareils. Il est non moins certain que l'utilisateur est en droit de réclamer du constructeur la production d'appareils dont les conditions de sécurité et de rentabilité puissent être acceptées par lui.

Cette coordination, il appartient au ministre responsable de la faire, ou au Gouvernement, s'il y a plusieurs ministres responsables. En l'occurrence, c'est une affaire de gouvernement.

Il serait inadmissible de voir les compagnies françaises de transports aériens utiliser systématuquement des appareils étrangers alors que nous possédons des usines nationales de constructions aéronautiques.

Un troisième point me paraît important, parce qu'il pose une question de principe.

Jusqu'à présent, l'utilisateur, en particulier, la compagnie Air France effectuait les réparations des appareils dans ses propres ateliers. Air France, en effet, a pratiqué une politique tendant à établir des ateliers de réparations et d'entretien du matériel aéronautique, pensant que les sociétés nationales auxquelles elle pouvait faire appel et les sociétés privées n'étaient pas en mesure de procéder à ces réparations dans des conditions financières satisfaisantes.

Appartient-il au transporteur de faire toutes les réparations que nécessitent ses appareils ? Faut-il, au contraire, les confier à des sociétés nationales ou à des entreprises privées ? Je suis partisan, en la matière, d'une politique d'extrême prudence. Je conçois très bien qu'une certaine catégorie de réparations ne peuvent pas être faites dans des conditions financières satisfaisantes, soit par les entreprises nationales, soit par les entreprises privées.

Par contre, il est important, pour l'avenir même de l'industrie aéronautique française, que le transporteur se décharge de plus en plus du soin des réparations sur des sociétés nationales ou sur l'industrie privée.

Nous avons un intérêt majeur à créer une industrie de réparations aéronautiques. J'attire l'attention du Gouvernement sur ce point, car c'est une question de principe qui se trouve posée et qui doit être résolue par lui.

Voici ma dernière observation. J'ai attiré l'attention du ministre et du président du conseil d'administration d'Air France sur un des tableaux annexes qui figurent au rapport de M. Jean-Moreau. Ce tableau concerne les recettes commerciales brutes et les subventions budgétaires.

En 1946, les recettes commerciales ont été de 3.997 millions; elles ont été, en 1947, de 5.853 millions; en 1948, de 12.479 millions; en 1949, de 18.454 millions. Les prévisions pour 1950 atteignent 23.600 millions de francs.

Les subventions ont été en 1946 de 969 millions, c'est-à-dire de près d'un milliard, en 1947 de 1.026 millions, en 1948 de 1.067 millions, en 1949 de 1.550 millions. En 1950, il est demandé à l'Assemblée 1.525 millions de francs.

M. le ministre es travaux publics, des transports et du tourisme. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Jean-Paul Palewski. Je vous en prie.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous remercie de me permettre de vous répondre tout de suite.

Pour apprécier la contribution demandée au budget de l'Etat, il faut comparer le montant de la subvention pour une année déterminée au montant des dépenses correspondantes.

Or, le pourcentage que représente la subvention par rapport aux dépenses a constamment diminué depuis 1946. Les chiffres que vous avez indiqués sont exacts du point de vue du montant des subventions; mais il est un facteur que vous auriez dû considérer, à savoir ce que représentait un milliard en 1946 et ce que représentent 1.525 millions de francs en 1950.

Je préfère donc vous indiquer le rapport qui existe entre le montant des dépenses correspondantes et la subvention. Si mes calculs sont exacts, le rapport va constamment en décroissant d'année en année. Il était en 1946, de 24,5 p. 100; en 1947, de 15,35 p. 100; en 1948, de 8,5 p. 100; en 1949, de 6,03 p. 100; et il est en 1950, de 5,5 p. 100.

M. Jean-Paul Palewski. Je vous remercie de ces précisions, monsieur le ministre. Je suis tout de même obligé de considérer que, toutes choses égales d'ailleurs et la valeur de l'argent étant la même dans une même année entre les recettes et les subventions...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. « Toutes choses égales », avez-vous dit. Or, précisément, elles ne le sont pas.

M. Jean-Paul Palewski. La valeur du franc reste cependant la même pour une même année.

Je reprends les chiffres: en 1950, pour 23 milliards de francs de recettes, la subvention est de 1.525 millions de francs. En 1946, pour 3.997 millions de recettes, c'est-à-dire environ 4 milliards, la subvention a été de 969 millions, soit environ un milliard de francs.

M. Jules Moch. C'est-à-dire 25 p. 100.

M. Jean-Paul Palewski. Je suis donc en droit de dire — et c'est la conclusion que je voulais tirer — que si les recettes, autrement dit le chiffre d'affaires général de la compagnie Air France, ont progressé dans des proportions importantes, puisqu'elles passent de 3 milliards en 1946 à 23 milliards de francs, selon les prévisions, en 1950, le montant de la subvention, lui, reste sensiblement le même: 969 millions en 1946, 1.525 millions en 1950.

M. le rapporteur pour avis. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jean-Paul Palewski. Je vous en prie.

M. le rapporteur pour avis. Mon cher collègue, je retiens tout à fait votre argumentation. En effet, si les pourcentages qui ont été indiqués par M. le ministre des travaux publics et des transports sont indiscutables, il faut dire pour être juste qu'Air France bénéficie à un autre compte d'un important budget d'investissement, avec lequel, en l'état actuel de nos informations, il n'est nullement interdit de penser que joue la loi des vases communicants.

M. Jean-Paul Palewski. Ce que je veux faire observer — et c'est plus une constatation qu'une critique — c'est que, dans une société gérée industriellement, plus les recettes augmentent, c'est-à-dire plus le chiffre d'affaires s'élève, le déficit diminuant, moins la subvention d'équilibre doit être élevée.

Or, ce n'est pas ce qui résulte des chiffres qui sont produits actuellement et c'est ce point que je désire souligner.

Je retiens la remarque de M. Bouret, à savoir qu'il peut exister des sources de subventions autres que celles figurant au budget en discussion et qui viennent s'y ajouter, mais c'est là un point annexe.

Ce que nous voudrions, c'est que le budget d'Air France parvienne à l'équilibre.

En tout cas, il est normal que, les recettes augmentant et, par conséquent, les frais généraux étant étalés sur des recettes bien plus considérables, le montant de la subvention tende vers zéro et que, par conséquent, la société Air France n'ait plus à peser sur le budget de l'Etat.

Je ne désespère pas qu'elle y parvienne. Je suis conscient du fait qu'elle a réalisé de très grands progrès depuis la libération et je rends hommage à la tâche accomplie à tous les degrés de la hiérarchie par ceux qui ont la charge d'administrer Air France ou y travaillent.

Ainsi que l'a souligné M. Bouret, les documents qui nous ont été communiqués à la commission des finances ne sont pas suffisamment étayés et étoffés pour nous permettre d'engager une discussion très approfondie sur ce sujet et d'examiner les causes du déficit.

Nous devons exiger — car c'est bien là, en particulier, le rôle de la commission des finances et celui de l'Assemblée en général — puisque les recettes d'Air France témoignent de sa prospérité et que des voyageurs toujours plus nombreux ont recours à ses services, que cette société réalise son équilibre sans le concours de l'Etat.

Monsieur le ministre, j'espère qu'il vous sera possible de tenir compte de ces observations. En tout cas, les points sur lesquels je me suis permis d'attirer votre attention engagent la politique générale du Gouvernement et je veux croire que celui-ci ne se désintéressera pas de la solution des problèmes que j'ai posés devant lui. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Gresa. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jacques Gresa. Mesdames, messieurs, dans la discussion générale du budget de l'aviation civile, je désire présenter quelques observations, qui rejoignent celles que j'ai présentées au moment où je n'ai plus exercé mes fonctions de rapporteur.

Il faut d'abord préciser qu'un moyen d'action et de transport aussi puissant que l'aviation marchande ne peut manquer, dans une période de conflits impérialistes, d'éveiller des convoitises et de déchaîner des rivalités.

Il n'est, d'ailleurs, que de se rappeler de combien de luttes opiniâtres fut l'objet la maîtrise des mers, à une époque où le navire jouissait, dans le domaine des grands échanges internationaux, d'une suprématie incontestée, pour avoir une idée des combats qui se livrent pour la suprématie aérienne.

L'âpreté de la compétition, d'ailleurs, n'est-elle pas illustrée, entre autres faits, par l'importance attachée aux bases et aux forces aériennes dans les traités militaires et commerciaux ?

L'orientation suivie en la matière traduit, d'ailleurs, dans ce domaine particulier, la politique générale du Gouvernement sous ses divers aspects: abandon de notre indépendance nationale, subordination étroite au plan de préparation à la guerre, régression sociale.

Cette orientation antinationale apparaît dans les domaines essentiels de l'aviation civile, à savoir dans les chapitres de personnel et de matériel; elle apparaît sur le plan de l'infrastructure, sur celui de l'exploitation des lignes, dans les sports aériens, vers lesquels on se penche volontiers, mais en faisant confiance au Gouvernement qui les a mis dans une situation si misérable.

Je me propose donc d'illustrer tous ces faits de quelques exemples.

Ils sont si évidents que le nouveau rapporteur de la commission des finances a cru devoir prendre certaines précautions et rechercher, en quelque sorte, des alibis tendant à justifier plus ou moins heureusement la position prise par la majorité de la commission.

Il en est ainsi, notamment, pour la question du matériel français, celle du rattachement des sports aériens à l'armée de l'air et celle de l'ingénieur hitlérien Oestrich à la direction de la S. N. E. C. M. A. et dont je parlerai dans un instant.

En ce qui concerne le matériel, la situation a été éclaircie par la mise en œuvre accélérée du plan de liquidation de l'industrie aéronautique française.

Il est très bien, messieurs, de dire à cette tribune que le matériel français doit être mis en service sur les lignes. Mais ne pensez-vous pas que c'est là une manifestation platonique quand vous fermez les usines, quand vous licenciez les membres du personnel de ces usines par milliers ?

A plusieurs reprises, M. le ministre des travaux publics a affirmé devant l'Assemblée nationale que, si l'on utilisait sur le réseau français des appareils de construction étrangère, c'était en attendant qu'il soit possible de les remplacer par des avions français. Mais, dans le même temps, par le truchement de demandes continuelles de modifications, on sabotait délibérément les meilleurs prototypes français et l'on en retardait constamment la sortie et la mise en exploitation.

M. le rapporteur. Lesquels ?

M. Jacques Gresa. C'est ce qui s'est produit pour le S. O. 30 P; c'est ce qui se produit actuellement pour le S. E. 2010.

Après cette première étape, plus ou moins bien camouflée dans ces objectifs, le Gouvernement en est venu à des moyens plus radicaux: l'abandon de l'exploitation d'appareils français fort honorables cependant, le Languedoc, le Laté 631; la réduction des commandes du S. O. 30 P et du S. E. 2010, le licenciement et la dispersion de techniciens et d'ouvriers par milliers, la fermeture totale ou partielle de certaines usines nationales; de la S. N. C. A. C. et de la S. N. E. C. M. A.

En ce qui concerne le S. E. 2010, je m'appesantirai sur les divers aspects que présentent la fabrication et l'exploitation de cet appareil.

Un nouveau chapitre s'ouvre dans l'histoire du sabotage de la construction aéronautique française. Après une longue série de prototypes sabotés, calomniés, dont les derniers en date sont le Laté 631, le S. O. 95, le S. O. 30 P, l'action des fossoyeurs de notre aviation marchande se porte sur une belle réalisation internationale, le S. E. 2010, communément appelé Armagnac.

Cet appareil long courrier, dont les premiers vols ont eu lieu il y a déjà quelque temps, a actuellement plus de cent heures de vol. Il a été conçu pour les vols transatlantiques, effectués jusqu'à présent par des appareils américains. La série d'essais en vol effectuée jusqu'à ce jour sur le S. E. 2010 a permis de constater une parfaite tenue en vol de cet avion et la réalisation exacte des performances envisagées lors de son étude.

M. le rapporteur. Il a d'excellents moteurs.

M. Jacques Gresa. La situation devenait ainsi critique pour ceux qui ne voient le salut que dans les avions étrangers.

Allait-on voir voler de par le monde une aviation de construction française capable de rivaliser avec les appareils étrangers et, en particulier, les appareils américains ?

Les exportations des constructeurs aéronautiques d'outre-Atlantique allaient-elles devoir subir des restrictions sans doute pénibles ?

Inattaquable quant à ses performances, on prit comme prétexte la non-rentabilité du S. E.-2010, et d'ailleurs la direction d'Air France se chargea de l'opération.

L'argument invoqué au sein de la commission des finances, l'argument officiel, essentiel même, que l'on sert à chaque instant pour justifier la non-utilisation d'avions français, est qu'ils ne sont pas rentables.

C'est cet argument qu'on avait fait valoir pour le Languedoc et, automatiquement, on a servi le même argument pour le S. E. 2010.

« La rentabilité optimum du S. E. 2010 ne sera pas obtenue avec les moteurs prévus », dit-on, et il nous faut chercher des moteurs plus puissants. On apprend alors que les Américains entreprennent la mise au point d'un nouveau moteur de 4.150 chevaux à turbo-propulseur, et ce moteur servira de prétexte.

La presse, la radio même, actuellement, parlent de l'Armagnac en termes excellents. L'Armagnac fait une tournée dans toutes les grandes villes françaises; mais, en réalité, on parle aussi déjà de le transformer en 80 tonnes, c'est-à-dire qu'on envisage des transformations qui vont éloigner l'heure à laquelle le S. E. 2010 sera utilisé sur les lignes transatlantiques.

Ainsi donc, voilà un aspect du sabotage d'avions français de classe internationale.

L'argument invoqué, la non-rentabilité, est-il objectif ? En aucune manière, même avec les moteurs actuels. Du point de vue du prix de revient à la tonne kilométrique, la comparaison entre le S. E. 2010 et le Boeing Stratocruiser, dernier appareil américain qui lui est comparable qualitativement, les chiffres sont les suivants : 54 francs par tonne kilométrique pour le S. E. 2010, 50 francs par tonne kilométrique pour le Boering Stratocruiser, soit une différence de 8 p. 100, qui ne peut, en aucun cas, être retenue pour justifier une telle opération. Les saboteurs de notre aviation se démasquent sur ce plan. Mais je veux invoquer devant l'Assemblée nationale le témoignage d'une revue intitulée *American aviation*, qui écrit dans son numéro du 1er juillet 1949 au sujet du S. E. 2010, cet avion français construit en série dans des usines françaises : « C'est le seul appareil de cette taille qui vole en Europe et on ne connaît aucun avion anglais similaire à l'étude. Vu sous ce jour, le manque de dollars américains constitue une des raisons majeures pour lesquelles les transporteurs étrangers pourraient fort bien adopter ce gros cargo français qui pourra être acheté avec des devises européennes. »

Dès lors, en aucun cas, les trusts d'outre-Atlantique et nos gouvernants ne sauraient souscrire à pareille éventualité. L'aviation française doit périr et tous les moyens sont bons pour parvenir à ce but.

D'ailleurs, M. le secrétaire général à l'aviation civile déclarait, le 24 mai dernier, devant le Conseil économique :

« Nous allons reviser notre programme de matériel aéronautique. On en arrive de plus en plus à ne plus envisager sérieusement dans les lignes transatlantiques et dans les lignes de concurrence internationale l'utilisation du matériel français. »

Si on lit attentivement ce rapport, un fait saute aux yeux immédiatement : c'est la place que l'on accorde à l'intervention directe de l'Amérique dans l'organisation de l'aviation civile française.

A la page 4, parlant de l'infrastructure, M. le secrétaire général à l'aviation civile affirme :

« Nous ne sommes pas maîtres de nos solutions. La navigation américaine exige l' « omnirange ». C'est là un terme technique utilisé par M. le secrétaire général à l'aviation civile.

« Nous sommes obligés en faisant notre plan d'équipement de la route aérienne, dit le rapport, non pas de prendre celui qui nous plairait le plus, mais l'américain, sinon les Américains ne passeront plus en France et le fait de voir la route américaine extérieure à notre pays serait « une déchéance », une « faillité ».

A la page 2r, l'expression est encore plus nette :

« Les Américains ont un système auquel ils tiennent beaucoup, dont ils imposent même l'établissement sur nos lignes aériennes. »

Il est certain que cette « rationalisation » imposée répond, non seulement aux intérêts des trusts d'équipement américains, mais aussi et surtout à un alignement sur le système américain, à une standardisation dans le cadre de l'utilisation du territoire de la France et de l'Union française comme base d'agression américaine.

Mais revenons au matériel proprement dit.

Les documents fournis par la direction d'Air-France permettent d'établir une statistique significative : de 1947 à 1950, la proportion d'appareils américains dans la flotte de la société nationale Air France n'a cessé de progresser et atteint maintenant plus de 80 p. 100 du parc total. En fait, ce pourcentage est d'ailleurs inférieur à la réalité. Sur les lignes à grand et moyen trafic, le parc est intégralement composé d'appareils américains. M. le président du conseil d'Air France, dans un rapport qu'il a présenté au Conseil économique, au cours de sa séance du 17 mai 1950, décomposait ainsi la flotte aérienne pratiquement utilisée : 19 Constellation, 27 D. C. 4, 28 D. C. 3.

M. le rapporteur Jean-Moreau, dans son rapport, ajoute à cette liste : 27 Languedoc. On sait que la direction d'Air France a affirmé son intention de les éliminer.

Utilisation de matériel étranger, cela signifie non pas seulement hémorragie de devises étrangères, asphyxie de l'industrie française, licenciement du personnel, chômage, marasme économique, mais aussi sujétion toujours plus grande quant aux pièces de rechange et aux assurances.

Tandis qu'une bonne partie des travaux d'entretien et de revision sont effectués outre-Atlantique, on licencie par centaines les ouvriers d'Air France au Bourget, à Toulouse, à Alger, à Biscarosse, à la veille de la sortie du statut du personnel imposé par la loi de septembre 1948 portant statut d'Air France.

Il y a là une situation sur laquelle j'attire l'attention de M. le ministre. Tout en s'orientant vers la fermeture des centres régionaux, la rationalisation extrême pratiquée à l'échelle d'Air France risque de conduire à la catastrophe.

Et cependant, le rapport même de la cour des comptes souligne que l'heure de main-d'œuvre américaine est facturée 1.200 francs, et indique le taux particulièrement élevé des assurances souscrites par Air-France auprès des sociétés américaines.

Finalement, il apparaît que cet appel exclusif au matériel étranger et le licenciement sont un aspect décisif de l'abandon des lignes françaises.

Une compagnie étrangère se disposerait à remplacer Air France aux Antilles, au moment où les pistes cimentées de la Guadeloupe et de la Martinique viennent d'être achevées.

Je passe rapidement, mais je veux cependant rappeler qu'au cours d'une séance du Conseil de la République, en date du 1er juin 1950, MM. Lodéon et Symphor ont attiré l'attention de M. le ministre sur cet aspect du problème. Je vais vous donner simplement lecture de quelques lignes de l'une des interventions faites par ces parlementaires au Conseil de la République, interventions qui ont marqué profondément leur émotion.

D'ailleurs, cette émotion ne leur était pas particulière, car il s'agit de l'abandon d'une ligne française.

M. Lodéon s'exprimait ainsi :

« Le jour même de l'inauguration de l'aérodrome, un appareil « Catilina » est venu symboliquement se poser sur la piste. Immédiatement après, les appareils anglais et américains sont venus suivre évidemment les évolutions du premier. Il a été douloureux d'apprendre que cet appareil français accomplissait son dernier vol et que la route était laissée à des appareils étrangers. »

Voilà un témoignage qui montre que la politique suivie par la direction d'Air France n'est pas conforme à la défense des intérêts de la France tout court.

C'est la Panamerican Airways qui, au lendemain de l'inauguration des terrains de la Guadeloupe et de la Martinique, prenait possession des pistes.

Le journal *La Vie des transports*, dans un numéro récent, indiquait également que, sous prétexte du manque d'appareils moyens porteurs, Air France pourrait bien être amenée à renoncer à exploiter de nombreuses lignes continentales.

Voilà bien pourquoi on s'est attaché à tant retarder la sortie du « S. O. 30 » depuis trois ans. Ses concurrents anglais et américains, sur lesquels il avait une avance certaine, sont maintenant en ligne et vont pouvoir ainsi accaparer le trafic.

J'ai déjà évoqué le problème de l'infrastructure. L'exemple des Antilles, celui de Biscarrosse où 50 millions de francs ont été utilisés encore récemment et où l'on abandonne la base, celui de Toulouse, celui de Marignane, sont significatifs. A peine achevées, les installations sont, soit mises à la disposition des compagnies américaines, soit abandonnées.

Comment ne pas voir, dès lors, qu'elles correspondent à des objectifs stratégiques ?

Elles ne servent plus à Air France, mais elles peuvent être fort utiles aux unités d'agression « atlantiques ».

Dans le même temps, la sécurité des lignes civiles françaises est tragiquement négligée. Je veux saluer ici avec émotion les victimes de la double catastrophe de l'île de Bahrein.

J'ai déposé à cet égard une interpellation sur les conditions dans lesquelles ont eu lieu les deux catastrophes aériennes, sur l'absence de conclusions à la suite des enquêtes effectuées après les précédents accidents aériens et sur les mesures que compte prendre le Gouvernement sur le plan de la sécurité aérienne.

Puisque ce problème sera certainement évoqué plus tard, je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de l'Assemblée sur ce point.

A propos de l'absence de conclusions, on prétendait bien que le résultat d'une enquête avait été reproduit au *Journal officiel*. Cependant, que savons-nous de l'enquête concernant le Laté-631 dont l'accident entraînait la mort de plusieurs excellents ouvriers et techniciens, ces jours derniers ?

M. Félix Garcia. Nous ne sommes pas mieux renseignés sur les précédents accidents de Latécoère.

M. Jacques Gresa. Il en est de même, en effet, pour les précédents accidents. Un très grand silence, un véritable mystère plane sur leurs causes.

L'appareil, retiré de l'eau, est actuellement à Biscarosse. Les six moteurs sont encore accrochés aux ailes, alors qu'on avait tenté, dès le départ, d'accréditer la fable qu'un moteur s'était détaché.

Le plus grand embarras — et je suis modeste dans mon appréciation, monsieur le ministre — règne au sein de la commission d'enquête où le terme de « sabotage » a souvent remplacé celui d' « accident ».

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous savez très bien, monsieur Gresa, que l'enquête n'est pas actuellement terminée.

M. Jacques Gresa. L'enquête sur les récents accidents n'est pas encore terminée. Nous vous reprochons précisément que ces sortes d'enquêtes n'aboutissent jamais et, monsieur le ministre, c'est l'objet de mon intervention.

Dans mon dossier, je possède la liste d'un grand nombre d'accidents pour lesquels on n'a jamais eu connaissance que l'enquête ordonnée se soit terminée. L'Assemblée, en tous cas, n'a jamais été saisie de conclusions.

J'attire donc votre attention sur l'accident récent du Latécoère pour conclure qu'il s'agit là, évidemment, d'un des aspects du sabotage de l'aviation française.

En ce qui concerne les deux catastrophes aériennes de Barhein, sans préjuger les conclusions finales de la commission d'enquête, un fait est d'ores et déjà acquis : la responsabilité de la direction d'Air France. Des équipages d'élite, dirigés

par des commandants de bord au passé patriotique et aérien le plus prestigieux, des centaines de passagers voient leur sécurité délibérément sacrifiée par une politique d'exploitation intensive, sous couvert de rationalisation et de productivité.

C'est ainsi que la rotation des appareils est souvent dangereusement accélérée. C'est ainsi que l'on impose aux avions d'Air France l'escale de Bahrein, que les appareils anglais ou américains des lignes marchandes n'utilisaient jamais de nuit, en raison de son balisage plus que rudimentaire et de son équipement insuffisant.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est absolument faux.

M. Jacques Gresa. Il s'agissait de gagner quelques heures en augmentant la rotation, alors que la sagesse commandait peut-être de prolonger l'escale de Karachi.

Cette politique se traduit d'ailleurs, depuis quelque temps, et sur d'autres lignes, par des incidents dont plusieurs auraient pu avoir d'aussi tragiques conséquences. Je ne veux pas, évidemment, développer cet aspect du problème, mais je crois qu'il ne serait pas inutile qu'une commission d'enquête, composée de membres du personnel, y compris du personnel navigant, se rendît sur les lieux.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Gresa, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Jacques Gresa. Volontiers.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'attendais l'occasion d'intervenir pour vous montrer la valeur des arguments que vous soutenez à cette tribune. Aucun appareil étranger, avez-vous dit, ne se pose de nuit à Bahrein. Si vous aviez assisté au début de cette séance, vous auriez entendu que j'ai précisé qu'une heure avant et une demi-heure après l'accident, deux avions anglais se sont posés sur cet aérodrome de Bahrein.

Cela montre la valeur de votre argument.

M. Jacques Gresa. Qu'il y ait des exceptions à la règle, monsieur le ministre... *(Exclamations au centre.)*

M. le rapporteur. Bahrein est une escale régulière.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais oui !

M. Jacques Gresa. Pas du tout. Considérez-vous, monsieur le ministre, que cette escale de Bahrein possède une infrastructure permettant d'éviter les accidents dont ont été victimes ces deux avions avec l'ensemble du personnel ? D'ailleurs, dès que la compagnie Air France a appris les deux accidents, elle a interdit l'atterrissage de nuit à Bahrein.

En règle générale, l'escale de Bahrein est évitée la nuit.

J'ajoute que, situé sur le golfe Persique, c'est un point où s'expriment avec force les rivalités impérialistes, car les gisements de pétrole sont d'une appréciable richesse. L'Iran et la Turquie s'y heurtent et le gouvernement britannique lui-même a été amené à permettre l'exploitation du pétrole par la Standard Oil of California et la Texas Company, qui ont créé la Bahrein Petroleum Company enregistrée au Canada, ainsi légalement située sur le territoire britannique.

Par ailleurs, Bahrein est aussi port d'attache de la R.A.F., Dahran, à 40 kilomètres, étant une base de l'aviation américaine. Les motifs que l'on a donnés en ce qui concerne les passages à l'escale de Bassorah sont très superficiels. En réalité, il s'agit de bases aériennes militaires dont le survol n'est pas admis, véritables bases d'agression antisoviétique.

Ainsi, il est tout à fait curieux de constater que les autorités britanniques refusent de communiquer le registre de la tour de contrôle et que le pilote Sladek déclare que son altimètre marquait 800 pieds au moment où le D C 4 touchait l'eau. L'opinion du pilote est confirmée aujourd'hui par votre presse, monsieur le ministre.

Vous faites des gestes de dénégation, acceptez donc notre proposition d'envoi d'une commission d'enquête composée de membres du personnel, notamment du personnel navigant.

J'ai parlé de politique de catastrophe. C'est ainsi que, le 15 juin dernier, l'avion Tananarive-Paris était en panne à Djibouti pour avaries de moteur. Dans la semaine du 5 au 11 juin, le Constellation assurant la ligne d'Amérique du Sud devait rester deux jours en panne à Buenos-Aires. Plusieurs incidents de moteurs ont été également signalés sur les Constellation, au cours des dernières semaines, au-dessus de l'Atlantique.

Il est des questions qui appellent des réponses précises de la part des responsables de notre aviation civile. Vous faites une politique de catastrophe en matière de sécurité aérienne. Nous y reviendrons lors de la discussion des interpellations qui ont été déposées.

J'en arrive ainsi au problème du personnel. Sur le plan général, il est inadmissible que le statut du personnel navigant n'ait pas encore été traduit dans la réalité — M. le rapporteur l'a d'ailleurs signalé — et que la compagnie Air-France ne l'ait pas publié.

L'Assemblée doit se prononcer rapidement et fermement à ce sujet, le statut particulier du personnel d'Air-France étant inclus dans la loi de septembre 1948.

Avant d'exposer les légitimes revendications de certaines catégories de personnel, je présenterai une remarque qui illustre la politique antinationale du Gouvernement.

Alors que les subventions aux œuvres sociales ne représentaient que 1 p. 100 du budget total de l'aviation civile, le Gouvernement leur a fait supporter un abattement de 25 millions de francs, soit 50 p. 100 du crédit dont elles disposaient. Cette réduction entraînerait la suppression de la subvention allouée aux cantines, que le personnel est obligé de fréquenter régulièrement, en raison de l'éloignement des terrains. Elle se traduirait, en outre, par l'absence de tout service social digne de ce nom.

D'autre part, rien n'est prévu au budget pour le logement et le transport du personnel, qui est tenu d'assurer des services à tout moment du jour et de la nuit et qui doit accomplir de longs parcours afin de se rendre au travail.

Enfin, le taux des heures de nuit est dérisoire — 15 à 18 francs de supplément horaire — et aucune augmentation ne semble prévue, malgré des promesses répétées. C'est pourquoi nous soutiendrons un amendement tendant à porter le supplément des heures de nuit au taux unique de 35 francs.

Vous avez parlé de la sécurité aérienne. Mais avez-vous créé le climat nécessaire à cette sécurité aérienne ? Est-ce que l'indemnité de protection aérienne, qui a été acceptée à plusieurs reprises par l'Assemblée tout entière, à la suite d'ailleurs de précédents accidents, est attribuée dans des conditions normales ? Les crédits sont-ils suffisants ?

Je ne veux pas revenir sur ce qu'a dit mon collègue M. Bouret, mais je veux donner des exemples, sinon du désordre, du moins de la confusion qui préside à la distribution de cette indemnité. Celle-ci résulte de la volonté maintes fois exprimée du Parlement, qui entend que soit revalorisée la rémunération de l'ensemble des personnels spécialistes de la navigation aérienne. Nous ne reviendrons pas sur la justesse d'une telle décision, qui relève d'une vérité évidente.

Les services du ministère des finances ont interprété à leur manière, c'est-à-dire en en restreignant la portée, le vote de l'Assemblée nationale. Cette restriction a été avalisée par le Gouvernement, qui décida que 30 p. 100 seulement du personnel percevrait cette indemnité. Cette décision donna lieu à des injustices criantes, d'autant plus criantes que les personnels assurent le même service par roulement pendant 24 heures.

C'est ainsi que le personnel chargé du contrôle des transmissions météorologiques aux avions en vol n'a rien perçu. Les liaisons du sol avec les aéronefs sont assurées sur plusieurs fréquences. La radio de la fréquence 6.510 kilocycles — je m'excuse de ces expressions techniques — a touché 28.000 francs, alors que celui de la fréquence 3.295 n'a rien perçu.

Mais il y a pire. Aucune instruction n'a été adressée aux directions régionales en Afrique du Nord et outre-mer et, dans ces directions, la répartition a donné lieu à des situations invraisemblables. Aucun radio des veilles air-sol n'a bénéficié de l'indemnité.

Les deux techniciens qui assurent la marche et le fonctionnement de l'installation de radio-alignement dans la région de Meknès n'ont rien touché, alors que la haute direction de l'aéroport de Paris a été servie.

La même situation illogique existe dans les contrôles régionaux de la circulation aérienne où les mêmes techniciens ont été traités différemment selon qu'ils servaient à Aix, Bordeaux ou Casablanca. Ces injustices ont provoqué un mouvement de protestation. L'administration n'a pu qu'en reconnaître le bien-fondé et promettre de réparer, en 1950, les injustices commises au titre de 1949.

Or, le ministre a aggravé les injustices en ne nommant pas contrôleurs ceux des candidats qui avaient participé au mouvement bien qu'ils fussent proposés à l'unanimité par la commission.

Je disais, dès le début de mon intervention, que vous faisiez une politique de régression sociale et que vous aviez satisfait une vengeance, que je peux qualifier sans exagérer de subalterne, à l'égard de ces personnels.

A cette charrette, M. le ministre a joint le secrétaire du syndicat de la C. G. T. Or, ce dernier est détaché, par application

de la loi du 19 octobre 1946 portant statut général des fonctionnaires. D'ailleurs, le mouvement a été fait en dehors des syndicats.

Il faut augmenter le crédit global de l'indemnité de protection aérienne et le répartir entre tous les personnels de la navigation aérienne, car tous participent à la protection aérienne d'une manière directe.

Enfin, nous demandons à M. le ministre de prendre une décision en ce qui concerne les contrôleurs principaux proposés par la commission et qui ne sont pas encore nommés. Ils le méritent d'autant plus qu'ils sont parmi les meilleurs, non seulement sur le plan technique, mais aussi sur celui des services rendus.

Parmi les victimes de M. le ministre se trouvent des résistants authentiques.

L'un s'envola sur un Simoun pour rejoindre les forces françaises libres. Un autre est rescapé de Buchenwald après avoir été fait prisonnier au Vercors. D'autres sont d'anciens combattants. D'autres enfin ont été des pionniers dans les postes de la brousse africaine où, après avoir surmonté mille difficultés, ils surent monter et exploiter des installations de radioguidage.

Voilà donc quelques questions que nous voudrions voir résoudre. Elles ont, d'ailleurs, été évoquées au cours de la discussion du rapport de la commission des finances.

Je voudrais enfin aborder un dernier point, qui semble avoir retenu l'attention de M. le rapporteur dans un sens bien particulier. Je veux parler des sports aériens et de la proposition de la majorité de la commission tendant à les rattacher directement au secrétariat d'Etat à l'air.

Je ne veux pas répéter ce que j'ai déjà dit plusieurs fois à cette tribune, au cours des années antérieures, sur les sports aériens. Je veux simplement apporter une précision.

Là aussi, l'intention est évidente. Il s'agit de mettre les sports aériens sous l'entière tutelle de l'état-major et d'en faire uniquement un service de préparation militaire.

Pour tenter de justifier cette opération, l'auteur du rapport a cru opportun ..

M. le rapporteur. De vous citer.

M. Jacques Gresa. ... de rappeler l'opinion que je formulais il y a deux ans, alors que je rapportais ce budget.

M. le rapporteur. C'était avant le pacte de l'Atlantique.

M. Jacques Gresa. En vérité, la citation ainsi présentée est complètement dénaturée et appelle certaines mises au point.

Je précise tout d'abord — et M. Jean-Moreau le sait parfaitement — que lorsqu'au cours d'une première offensive, on tenta de rattacher les sports aériens à l'état-major de l'air — c'était en 1947-1948 — j'élevai ici une vive protestation en montrant comment l'opération visait à « torpiller » les clubs populaires, à en éloigner les plus larges couches de la jeunesse. Et, dans mes rapports successifs sur cette question, je n'ai pas manqué de souligner le rôle efficace que pouvaient jouer les sports aériens dans l'organisation d'une véritable défense nationale en tant qu'activité susceptible de lier au plus profond de la nation une armée de l'air démocratique.

Il est évident que ce rôle de liaison ne se conçoit que si les sports aériens demeurent activités civiles. Mais, de plus, comment pourrait-on aujourd'hui parler de défense nationale alors que le Gouvernement lui-même affirme sans cesse son alignement sur une organisation militaire « atlantique » ?

Comment parler de défense nationale alors qu'un état-major étranger siège à Fontainebleau (*Mouvements divers*), alors que notre ministre des affaires étrangères offre au cartel germano-américain ce que trois guerres n'ont pu arracher à la France: son industrie sidérurgique et charbonnière, alors que l'industrie aéronautique française est saccagée, dispersée, alors qu'un ingénieur nazi est placé à la tête d'une direction essentielle de la S. N. E. C. M. A. ?

A ce propos aussi, M. le rapporteur tente une diversion, car s'il écrit que c'est en 1944 que cet ingénieur Œstrich est venu en France, il omet de préciser que c'était comme prisonnier sous la direction et le contrôle des ingénieurs français, alors qu'aujourd'hui les rôles sont renversés: ce sont d'éminents ingénieurs français qui sont sous son commandement.

M. le rapporteur. Il avait un contrat.

M. Jacques Gresa. Telles sont les observations générales que notre groupe tenait à formuler et que nous compléterons en défendant divers amendements au cours de la discussion des chapitres.

Aujourd'hui, l'aviation civile française a, comme la France, perdu son indépendance. (*Protestations au centre. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Abandon du matériel français...

M. Henri Bouret. Allons donc!

M. Jacques Gresa. N'est-ce pas vrai, messieurs ? Le Gouvernement pour lequel vous votez abandonne des lignes.

L'infrastructure n'est-elle pas mise au service du plan d'agression atlantique ?

Le personnel n'est-il pas brimé et exploité, la sécurité aérienne négligée ?

Seule une politique de paix et d'indépendance nationale pourra redonner à notre pays un avenir digne de ses chercheurs, de ses techniciens, de ses ouvriers, de ses équipages, de son aviation marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je crois, monsieur le ministre, que vous devez donner un certain développement à votre intervention.

Il me paraît donc préférable de la reporter à la séance de ce soir.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'en suis d'accord, monsieur le président.

M. le président. La suite du débat est donc renvoyée à la prochaine séance.

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, 2e séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (nos 8337, 8426, 9215, 9521, 9546, 9727, 9917, 9948, 10035, 10045, 10181, 10283. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

Travaux publics, transports et tourisme (II. — Aviation civile et commerciale) (suite). — M. Jean-Moreau, rapporteur.

Affaires étrangères. — M. Dusseaulx, rapporteur.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq minutes*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 161e SEANCE

2e Séance du Lundi 19 Juin 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Développement des crédits de fonctionnement des services civils pour 1950. — Suite de la discussion d'un projet de loi.

Aviation civile et commerciale (suite):

Discussion générale (suite): MM. Chastellain, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Rabier.

Article unique: réservé.

Etat annexé.

Chap. 1000: M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Jean-Moreau, rapporteur. — Adoption du chapitre un nouveau chiffre.

Chap. 1010.

Amendement de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Retrait de l'amendement et adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1020.

Amendement de M. Marius Cartier: MM. Marius Cartier, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1030 et 1040: adoption.

Chap. 1050.

Amendement de Mme Reyraud: Mme Reyraud, MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; le rapporteur. — Adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1060 et 1070: adoption.

Chap. 1080: MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Bouret. — Adoption avec un nouveau chiffre.

Chap. 1090: adoption.

Chap. 1100.

Amendement de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; le rapporteur. — Retrait de l'amendement et adoption du chapitre.

Chap. 1110: adoption.

Chap. 1120.

Amendement de M. Bouret: MM. Bouret, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption, au scrutin de l'amendement et adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1130.

Amendement de M. Barthélémy: MM. Barthélémy, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Pineau, Bouret. — Rejet, au scrutin, de l'amendement et adoption du chapitre.

Chap. 1140.

Amendement de Mme Reyraud: Mme Reyraud, MM. le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption de l'amendement et du chapitre avec un chiffre nouveau.

Chap. 1150: adoption.

Chap. 1160.

Amendement de M. Pineau: MM. Pineau, le rapporteur, Bouret, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption, au scrutin, de l'amendement et adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1170.

Amendement de M. Barthélémy: MM. Barthélémy, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption de l'amendement et du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1180, 1190, 1200 à 1270: adoption.

Chap. 1280.

Amendement de Mlle Archimède: Mlle Archimède, M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption, au scrutin, de l'amendement et adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 1290, 3000 et 3010: adoption.

Chap. 3020.

Amendements de M. Pineau, de Mme Reyraud et de M. Gozard: MM. Pineau, le rapporteur, Mme Reyraud, M. Rabier. — Retrait des amendements et adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 3030: adoption.

Chap. 3040: MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 3050.

Amendement de M. Couston: MM. Couston, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption de l'amendement et du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 3060 à 3090, 3100 et 3110: adoption.

Chap. 3120.

Amendement de M. Marius Cartier: MM. Marius Cartier, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Rejet de l'amendement et adoption du chapitre.

Chap. 3130 à 3190, 3200: adoption.

Chap. 3210.

Amendement de Mme Reyraud: MM. Garcia, Pineau, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Rejet, au scrutin, de l'amendement et adoption du chapitre.

Chap. 3220 à 3250, 4000 à 4040: adoption.

Renvoi de la suite de la discussion à la séance du lendemain matin.

3. — Dépôt d'une lettre rectificative.

4. — Dépôt de propositions de loi.

5. — Dépôt de propositions de résolution.

6. — Dépôt de rapports.

7. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE Mme MATHILDE GABRIEL-PERI, vice-présidente.

La séance est ouverte à vingt-et-une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme la présidente. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEVELOPPEMENT DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES CIVILS POUR 1950

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950. (Nos 8337-8426-9215-9521-9546-9727-9917-9948-10035-10045-10181-10283.)

Aviation civile et commerciale (*suite*).

Mme la présidente. Nous poursuivons l'examen de la partie du rapport de la commission des finances concluant à un projet distinct pour le budget de l'aviation civile et commerciale.

Cet après-midi, l'Assemblée a commencé la discussion générale de ce budget.

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chastellain, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mes chers collègues, plusieurs orateurs m'ont posé une question relative au rattachement au département de l'air des services du ministère des travaux publics constituant le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

Bien que la question, de par sa nature et son ampleur, me paraisse déborder quelque peu le cadre de la discussion du budget ordinaire de fonctionnement des services, je crois que je dois répondre au désir qui m'a été exprimé cet après-midi.

On peut certes parler de l'unité de l'aviation si l'on entend par là que les différents problèmes que posent la création et l'emploi de l'outil aérien sont rarement indépendants, mais sont, au contraire, plus ou moins liés les uns aux autres. Mais la réalité, c'est que l'aviation pose, en fait, quelques grands problèmes, de nature essentiellement différente, et qui, souvent s'apparentent, plus encore qu'ils ne s'apparentent les uns aux autres, à d'autres problèmes plus généraux et qui ne sont pas, fondamentalement, d'ordre aéronautique.

Pour préciser cette pensée, je dirai que l'ensemble des questions concernant l'aviation peuvent se classer en trois groupes principaux: questions concernant l'aéronautique militaire, questions concernant l'aéronautique civile, enfin une dernière question concernant les moyens communs à l'une et à l'autre.

En ce qui concerne l'aéronautique militaire, je ferai simplement remarquer — car, bien qu'il n'en ait pas fait état, c'est une des données principales du problème soulevé par M. le rapporteur — qu'elle s'intègre dans le cadre plus vaste des moyens qui concourent à la défense nationale.

La structure actuelle des départements ministériels correspondants ne fait que traduire cet état de choses.

Sans vouloir m'engager sur un terrain qui n'est pas de ma compétence, j'ajouterai cependant qu'une telle organisation, qui n'est pas particulière à la France, paraît parfaitement justifiée par la nécessité de coordonner l'utilisation des ressources économiques et financières et de préparer la mise en œuvre de moyens, de trois armes, que les impératifs de la technique, de l'économie et de la stratégie modernes rendent étroitement solidaires.

Cette structure a pour conséquence de donner au département de l'air, élément constitutif du département de la défense nationale, un caractère qui est avant tout militaire.

Or, l'aéronautique civile a un rôle tout différent. Représentée — essentiellement, mais non exclusivement — par l'aviation marchande, elle s'intègre dans le cadre des grands moyens de transports mis à la disposition de l'économie du pays. A ce titre, elle est soumise à des servitudes de régularité, de souplesse, de rentabilité qui n'intéressent pas au même point l'aviation militaire.

La définition des matériels, la formation des personnels doivent se faire dans un état d'esprit — je dirai même dans un climat — différent.

L'aviation, outil de transport civil, commence à poser des problèmes de coordination dans le domaine du potentiel des moyens et dans celui des tarifs.

Dans un avenir sans doute assez proche, l'administration devra les prendre en considération constante pour suivre une politique cohérente en matière de transports terrestres, maritimes et aériens.

Par ailleurs, outre leur aspect économique, les problèmes posés par le transport aérien civil présentent un certain caractère politique, tant sur le plan des relations avec l'étranger que sur celui des relations avec l'Union française.

Ce même caractère se retrouve lorsqu'il s'agit, à l'intérieur de la métropole ou de l'Union française, de limiter les champs d'action respectifs du secteur public et du secteur privé, c'est-à-dire d'Air France et des compagnies privées.

Cette analyse succincte du transport aérien civil montre que cette activité présente certaines caractéristiques propres qui apparaissent comme étant beaucoup plus naturellement du ressort d'un ministère civil que de celui d'un ministère militaire.

Mais il est une considération qui rend plus impérieuse encore la nécessité de séparer les aéronautiques civile et militaire: C'est le fait que, par suite des moyens, en particulier des moyens financiers, qu'elles requièrent l'une et l'autre, elles apparaissent sur le plan administratif comme étant en rivalité à l'occasion du partage de ces moyens.

Ce fait se présente lors de la répartition des crédits de fonctionnement ou d'investissements, lors de la détermination de l'urgence des études ou des fabrications, etc.

Comme dans toute rivalité de cet ordre, la nécessité d'un arbitrage apparaît. Peut-on valablement concevoir que le rôle d'arbitre entre les intérêts civils et militaires revienne au ministre de la défense nationale, comme le fait se produirait avec la structure actuelle des départements militaires, dans l'hypothèse où l'aéronautique serait prise en charge par l'air ?

On pourrait imaginer, sur le plan théorique, que cette dernière conjoncture soit rendue possible par l'existence d'un ministère de l'air autonome, qui ne présenterait plus le caractère d'un département de défense nationale.

Mais, outre qu'elle paraît périmée sur le plan militaire, comme je l'ai fait remarquer précédemment, il serait à craindre que dans une telle formule, l'aéronautique civile fasse en quelque sorte, malgré tout le désir d'objectivité du ministre responsable, un peu figure de parent pauvre par rapport à l'aéronautique militaire et qu'à ce titre, son essor s'en trouve freiné d'autant.

Ce fait s'est produit d'une façon à peu près analogue pour la marine de commerce, lorsqu'elle était sous la même égide ministérielle que la marine de guerre, et c'est ce qui a conduit — avec des résultats heureux — à l'en séparer.

Pour en revenir à l'aviation, les mêmes raisons ont conduit les pays étrangers, l'Angleterre et l'Amérique, pour ne citer que les principaux, à donner son autonomie à l'aéronautique civile.

Si j'ai été amené à faire cette digression qui a pu paraître un peu longue — et je m'en excuse — c'est afin de bien mettre en évidence le fait qu'à côté de l'aviation militaire, il y avait une aviation civile posant des problèmes différents, dont les intérêts — tout au moins les intérêts immédiats — étaient divergents, et qui, à ce double titre, devait relever d'un ministère civil autre que le département de l'air, le ministère chargé des transports paraissant tout désigné à cet égard.

Examinons maintenant la question des moyens utilisés en commun par ces deux aviations. Ces moyens communs comprennent: l'infrastructure proprement dite, les aides à la navigation en y incluant la météorologie et l'industrie aéronautique.

En se plaçant à un point de vue purement logique, étant donné que ces moyens intéressent au même titre l'aviation civile et l'aviation militaire, il ne serait pas impossible d'imaginer de les faire dépendre d'un même département ministériel autonome, véritable ministère technique de l'aviation qui aurait, si j'ose m'exprimer ainsi, la double « clientèle » des utilisateurs militaires et des utilisateurs civils, c'est-à-dire l'armée de l'air, d'une part, et l'aviation civile, d'autre part.

En réalité, la structure administrative actuelle a scindé ces moyens en deux groupes: le premier, comprenant l'infrastructure et les aides à la navigation, a été rattaché à l'aviation civile, l'ensemble composant le secrétariat général à l'aviation

civile et commerciale dépendant du ministère des travaux publics et des transports; le second, comprenant toutes les activités d'études et de fabrication de matériel, a été rattaché, sous l'égide de la direction technique et industrielle, au secrétariat d'Etat aux forces armées (air).

Le rapporteur spécial de la commission des finances pense qu'il serait souhaitable que les moyens du premier groupe rejoignent ceux du second au sein du secrétariat d'Etat à l'air. Il estime que le département de l'air y gagnerait.

Sur le plan des principes et en supposant que ce rapprochement entrainerait effectivement un gain pour l'aviation militaire, il faut admettre qu'il entrainerait une perte équivalente pour l'aviation civile.

On pourrait, du reste, préconiser un système qui consisterait à renforcer la dissymétrie dans le sens inverse en rattachant l'industrie aéronautique à l'aviation civile.

En demeurant toujours, en définitive, sur le plan des principes, la question qui se pose est la suivante: à laquelle des deux aviations, en temps de paix, le pays doit-il, en temps normal, subordonner par priorité ses moyens techniques?

Si l'on examine maintenant le problème sur le plan pratique, on est conduit à penser que la structure actuelle est justifiée.

L'industrie aéronautique a pour principal client l'armée de l'air. Elle lui est juxtaposée au sein du secrétariat d'Etat à l'air.

Par contre, l'infrastructure est avant tout une œuvre de génie civil. Pour la réaliser, mes prédécesseurs ont fait appel à l'instrument administratif existant qui apparait le plus qualifié à cet égard: le service des ponts et chaussées.

Cet instrument ressortissant du ministère des travaux publics, le service d'administration centrale chargé de lui donner ses directives en matière d'infrastructure aéronautique, savoir la direction technique des bases aériennes a dès lors été intégrée aux côtés de l'aviation civile.

Relevant au passage l'observation de M. le rapporteur sur le contrôle de l'emploi des crédits affectés à la construction et à l'entretien des bases de l'armée de l'air, je répondrai qu'il s'agit là d'un simple problème comptable dont la solution présente des analogies avec celle du contrôle par l'aviation civile des crédits d'études gérés par la direction technique et industrielle, problème qui vient d'être résolu récemment à la satisfaction de tous.

En ce qui concerne les autres services chargés d'assurer la mise en œuvre du matériel volant sur les routes de l'air, le rapport de la commission fait à juste titre ressortir combien ils forment avec l'infrastructure proprement dite un tout indissociable concourant à la sécurité aérienne: c'est afin de lui garder ce caractère indispensable qu'ils ont été placés à côté de la direction des bases, à l'aviation civile.

Pour assurer l'unité de vues nécessaire dans la définition et la réalisation des besoins, pour assurer, en particulier, le « dispatching » des moyens entre civils et militaires, il existe un organisme de coordination groupant, outre les techniciens qualifiés, les représentants des deux utilisateurs. C'est le conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne.

Ayant ainsi répondu d'une façon générale sur la question qui m'était posée, je voudrais répondre maintenant à quelques objections particulières qui m'ont été faites, notamment en ce qui concerne la direction de la navigation aérienne et les conséquences qu'a entraînées sa disparition.

Je voudrais préciser que, si l'on excepte le passage de six agents qui ont été versés à la direction des bases aériennes avec leurs attributions, la suppression de la direction de la navigation aérienne a consisté en fait à fondre ce service avec l'ancienne direction de la navigation et des transports aériens.

Cette mesure a été effectuée par décret en date du 31 mars 1949 dans le but principal de réaliser des économies de personnel qui se chiffrent en fait à une trentaine d'agents.

Cet avantage a eu pour contrepartie de créer, au moment de la réforme, un organisme administratif dont les attributions, nombreuses et complexes, rendaient le fonctionnement un peu délicat, mais qui est en voie d'amélioration depuis que les décrets relatifs au service de la navigation aérienne et aux aéroports, parus le 22 février 1950, ont permis de procéder aux mesures d'application nécessaires.

En outre, je précise que j'envisage, depuis quelque temps déjà, de procéder, au sein de la direction de la navigation et des transports aériens, à une concentration des tâches concernant la navigation, sous l'autorité d'un chef de division spécialisé à qui seraient données d'assez larges délégations de pouvoirs sous l'autorité du directeur responsable.

En ce qui concerne les crédits pour l'aide à la navigation — crédits de fonctionnement —, sur un total de crédits demandés pour l'année 1950, identique à celui de 1949, les crédits d'aide à la navigation ont été doublés en 1950.

En ce qui concerne l'insuffisance du G.C.A., des balisages lumineux ou des dispositifs radioélectriques, la question sera évoquée au moment de la discussion du budget d'équipement. Dès à présent, je suis d'accord sur les observations qui ont été présentées à ce sujet par M. le rapporteur spécial ainsi que par les divers orateurs.

M. Bouret, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, m'a demandé de me faire l'avocat de l'aviation civile et commerciale auprès du ministère des finances. Je prends bien volontiers l'engagement de défendre avec la plus grande énergie les crédits déjà demandés pour 1951 et qui sont en progrès sensible sur ceux de l'année 1950.

En ce qui concerne la réorganisation des aéroports, l'observation faite par notre distingué rapporteur pourrait laisser penser que le décret du 31 décembre 1949, qui a été à la base de la réorganisation incriminée, charge l'administration des ponts et chaussées de la direction desdits aéroports.

Je dois à la vérité de préciser qu'il n'en est pas ainsi. Toutes les questions proprement aéronautiques concernant, en particulier, la sécurité, la circulation et les aides à la navigation, sont du ressort du chef de l'exploitation qui est choisi dans l'un des corps du personnel de la navigation aérienne.

Seule, la tâche d'administration générale et d'exploitation commerciale de l'aéroport a été placée sous l'autorité de l'ingénieur en chef des bases aériennes du département, suivant une organisation calquée sur celle des ports maritimes. Cette organisation a reçu ailleurs la consécration de l'expérience et je ne pense pas, comme l'a dit un des orateurs, qu'il soit de bonne administration de modifier une infrastructure décidée il y a moins de 6 mois.

J'aborde maintenant la question un peu plus délicate du S.A.L.S.

Il reste pour en terminer avec les questions de la répartition des attributions entre le département de l'air et le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, à examiner la situation du service de l'aviation légère et sportive, communément désigné sous l'appellation de S.A.L.S.

Les tâches principales de ce service peuvent se résumer ainsi:

Orienter la jeunesse vers l'aviation, en lui donnant le goût des choses de l'air, et en assurant la formation de début des spécialistes;

Assurer la formation des pilotes de planeurs et d'avions et permettre la pratique du vol sous toutes ses formes au sein des aéro-clubs;

Coordonner les activités concernant l'aviation légère;

Réaliser la partie du plan d'infrastructure, en ce qui concerne les terrains de la classe D qui constituent des terrains de secours pour l'aviation civile.

Examinons d'abord les deux premières activités.

J'admets bien volontiers que si l'on considérait que la formation et l'entrainement aéronautiques de la jeunesse sont faits exclusivement en vue de sélectionner des éléments pour l'armée de l'air, rien ne s'opposerait à ce que ce rôle soit imparti à un organisme rattaché au secrétariat d'Etat à l'air. Mais je rappelle d'abord qu'il existe une aéronautique civile qui, elle aussi, a besoin d'avoir un jour des pilotes et des spécialistes. Ce n'est du reste pas ce point de vue qui me paraît primordial pour légitimer le rattachement du S. A. L. S. à l'aviation civile.

Il me paraît en effet, à moi qui ne suis cependant pas un aviateur — et je le regrette — que ce serait minimiser considérablement le rôle de la formation aéronautique de la jeunesse, que la cantonner dans un rôle de préparation militaire, comme l'a d'ailleurs fait remarquer très judicieusement M. Couston.

Dans l'appellation du service dont la paternité fait l'objet de cette controverse, figure à juste titre les mots: « aviation sportive ». Le terme sportif, trop souvent dévalué, retrouve ici le sens profond et noble qu'il doit avoir, c'est-à-dire celui d'un moyen destiné à former une certaine élite: corps sain, équilibré, réflexes et maitrise de soi développés, caractère trempé que le goût du risque a aguerri contre la peur, âme enthousiaste qui s'est donné un idéal.

Certes, le pays ne peut qu'accroître son potentiel défensif en utilisant convenablement cette élite déjà initiée aux techniques de l'air, pour les besoins de l'armée de l'air.

Mais, d'une façon plus générale, si la pratique des sports aguerrit la jeunesse — au sens étymologique du terme — seules, les nations totalitaires ont fait jouer à l'éducation physique un rôle essentiellement prémilitaire. Une nation démocratique doit, au contraire, avoir la fierté d'assurer la formation de sa jeunesse dans un but humainement plus élevé que celui de la guerre.

Enfin, même en restant sur le plan technique, il ne faut pas oublier, parmi les activités du S. A. L. S., celles qui ne ressortissent en aucune façon du département militaire.

La pratique du vol ne doit pas être exclusivement réservée aux futurs et ex-soldats. Certes, cette pratique est aujourd'hui trop coûteuse pour qu'elle intervienne sous la forme de l'aviation privée légère, ou même sous la forme de vol dans les aéroclubs. Mais il faut espérer que les efforts faits en vue d'abaisser les prix de revient permettront à l'aviation légère privée et collective de toucher les plus larges couches de la population. C'est là une tache qui, en toute objectivité, me parait ressortir des attributions de l'aviation civile.

Pour conclure sur ce point, je crois devoir préciser que la Fédération nationale aéronautique, qui groupe en son sein 490 aéroclubs, n'est pas favorable au rattachement du S. A. L. S. au département de l'air.

M. Palewski a demandé que la France ait une politique tendant à une coordination internationale des transports aériens. Or, c'est précisément la France qui s'est fait le champion de cette idée à l'assemblée de l'Organisation internationale de l'aviation civile, dont les assises se tiennent actuellement à Montréal. La question est à l'ordre du jour et c'est la France qui l'y a fait inscrire.

M. Palewski indique que les compagnies étrangères sont privilégiées par rapport aux compagnies françaises, sur les parcours nationaux et ce, pour des raisons fiscales.

Je tiens à préciser qu'en ce qui concerne les transports entre aérodromes français, les avions français jouissent du monopole du pavillon, exactement comme les bateaux français en ce qui concerne le cabotage entre ports français.

J'aborderai enfin trois points principaux qui ont été évoqués au cours du débat, cet après-midi.

Il s'agit d'abord du contrôle de la sécurité aérienne.

Effectivement, il me parait nécessaire qu'existe, sous l'autorité directe du ministre, un petit noyau de techniciens parfaitement qualifiés, susceptibles de détecter et de rendre compte en toute indépendance sur les points faibles qui peuvent leur apparaitre au cours de leurs enquêtes. Un tel rôle doit normalement revenir à l'inspection générale, dont j'envisage actuellement la réorganisation et l'élargissement à cet effet.

En ce qui concerne le statut du personnel navigant, le texte préparé a donné lieu à de laborieuses discussions, pour tenter de réaliser un accord entre les organisations syndicales et les nombreux départements ministériels intéressés. Je pense être à même de pouvoir le déposer très prochainement sur le bureau de l'Assemblée et, si cela peut se faire, le Gouvernement demandera la procédure d'urgence pour le vote de ce projet.

Je rappelle, du reste, que le texte concernant le régime intérieur de retraites du personnel navigant a été déposé le 28 avril de cette année et, en vue de hâter son application, mes services sont déjà en train de procéder à l'élaboration du règlement d'administration publique qui doit en fixer les modalités d'application suivant les plans préparés.

Pour ce qui est du statut de l'aviation marchande, le projet a également été déposé il y a plusieurs mois et j'espère que la fixation de l'ordre du jour des travaux de cette Assemblée — je réponds en cela à M. Bouret — permettra sa venue en discussion avant les vacances parlementaires.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Nous en prenons acte.

M. Henri Bouret, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* J'en prends également acte avec plaisir.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Bouret, en ce qui concerne Air-France, l'inventaire de départ est actuellement approuvé et publié au *Journal officiel.*

En ce qui concerne les comptes du premier exercice, c'est-à-dire les bilans généraux et les comptes pertes et profits, conformément au souhait du rapporteur, ils seront accompagnés de tableaux de développement actuellement en cours de tirage. La comptabilité industrielle a été mise au point pendant l'année 1949. Elle permettra l'établissement des prix de revient par ligne.

Monsieur Bouret, vous avez suggéré l'octroi de subventions par certains départements ministériels. Je ne pense pas qu'il soit possible de faire voter des subventions par département ministériel. En l'espèce, il s'agirait de subventions accordées aux lignes internationales par le ministère des affaires étrangères, et aux lignes d'outre-mer, par le ministère de la France d'outre-mer.

Je pense que cette façon de procéder ne peut pas être retenue et que c'est une subvention globale qui doit normalement être demandée.

M. Jean-Moreau, *rapporteur.* La loi ne le permet d'ailleurs pas.

M. Henri Bonnet. Alors nous continuons à rester dans le brouillard.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous avez d'ailleurs satisfaction grâce à la comptabilité par ligne, qui, comme vous le souhaitiez, vous permet d'exercer utilement votre contrôle. Vous pourrez décomposer la subvention comme bon vous semblera.

Pratiquement on aboutira exactement au même résultat et le ministère concentrera simplement les différentes subventions. C'est une simple question d'arithmétique, il suffit de faire une addition.

Je réponds maintenant à M. Rabier, qui m'a demandé les conditions générales des compressions d'effectifs, que le conseil d'administration d'Air France a décidé que toutes les mesures de réorganisation pouvant aboutir à des compressions d'effectifs seraient au préalable soumises pour accord et pour étude à une commission restreinte du conseil, qui comprend les représentants du personnel.

Il a été envisagé, pour des raisons d'économie, de concentrer à Orly les revisions de 100 heures sur DC 4 faites à Alger.

Je tiens à préciser que le noyau d'Alger ne disparaîtra pas et que les compressions d'effectifs, là comme ailleurs, seront soumises à l'approbation de la commission restreinte.

M. Jacques Gresa. Des licenciements ont déjà été effectués à Alger, Marignane et Toulouse.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est exact. Cent sept licenciements ont été prononcés...

M. Maurice Rabier. C'est du moins le chiffre qui, en fin de compte, ressort de vos calculs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. ...dont 96 intéressent Alger. En ce qui concerne ces derniers, un effort de reclassement a été accompli par Air-France et 50 personnes sont déjà réemployées.

Je ne reprendrai pas la démonstration qui a été faite à M. Palewski en ce qui concerne les subventions et leur rapport avec les dépenses et le chiffre d'affaires. Je crois qu'il a été prouvé que, dans l'ensemble, les subventions à Air-France ont sensiblement diminué par rapport aux dépenses et qu'un progrès réel et constant existe depuis 1946.

M. Couston a bien voulu déclarer que j'étais un esprit moderne. Je l'en remercie beaucoup, parce qu'il est toujours agréable de s'entendre dire des choses de ce genre.

En effet, j'ai une très grande préoccupation : les liaisons entre l'air et la marine. Je me permets de vous dire qu'une des mesures que j'ai prises à mes débuts et qui a passé, d'ailleurs, inaperçue, lorsque j'étais sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, a été de nommer au conseil d'administration de la Compagnie transatlantique, le président d'Air France, avec demande de réciprocité, précisément pour amorcer une liaison entre l'air et la marine.

M. Paul Couston. On doit vous en féliciter, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. On m'a demandé de prendre l'engagement de faire adopter une disposition législative relative à la publication de tous les rapports d'accidents.

M. Henri Bouret. C'était une suggestion.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Personnellement, je suis tout à fait partisan de dire, en toutes choses et en toutes circonstances, la vérité, et de donner une certaine publicité aux rapports sur les accidents. Mais il faut reconnaître qu'il y a là une question qui touche les problèmes internationaux. Je serais, à ce point de vue, désireux de savoir quels sont les résultats des débats de l'assemblée qui siège à Montréal et qui, précisément, doit avoir cette question à son ordre du jour d'aujourd'hui.

A l'O. A. C. I., on prendra une détermination qui engagera les nations qui participent à cette conférence.

Je crois, mes chers collègues, avoir répondu à toutes vos interventions et je m'excuse si j'ai fait un oubli.

Mme la présidente. La parole est à M. Rabier.

M. Maurice Rabier. Je m'excuse de revenir à la charge, mais il s'agit d'une question importante.

Si je l'ai posée tout à l'heure, c'est parce que, comme on vous l'a fait constater, monsieur le ministre, des licenciements ont, en effet, été opérés. J'ai souligné que ces licenciements n'ont pas été correctement effectués. Il y a eu des erreurs de procédure et l'Algérie a été à peu près seule à les subir.

C'est tellement vrai que les organisations syndicales — je l'ai lu dans un rapport et vous me direz si je m'abuse — me signalent qu'à Orly, pendant le premier trimestre, on a embauché 100 ouvriers. On licencie d'un côté et on embauche de l'autre. Cette procédure est anormale.

Ainsi des ouvriers ont été licenciés dans une ville où la faiblesse de l'industrialisation ne leur permet pas de trouver de l'embauche et ils sont maintenant sur le pavé.

Une délégation est allée vous voir pour attirer votre attention sur cette situation. Vous nous dites aujourd'hui qu'une bonne partie de ces ouvriers sont recasés. C'est une bonne nouvelle. Mais on nous avait expliqué que les ouvriers qui seraient recasés en France devraient y venir à leurs frais et que la compagnie ne leur garantissait pas le logement.

Je voudrais que vous nous fassiez connaître vos intentions sur ce point.

On doit licencier encore quelques centaines d'ouvriers. Il faut appeler les choses par leur nom; Veut-on, oui ou non, supprimer ce centre ?

Vous dites, nous voulons le maintenir. Si c'est pour y laisser 10, 15 ou même 50 ouvriers, vous détruisez tout de même ce qui a été installé là-bas. Il y avait un atelier important de réparations et d'entretien. Le déplacement envisagé est inopportun, d'abord parce qu'il transpose sur le plan métropolitain ce qui est déjà installé sur le plan algérien; ensuite parce que, au point de vue de la défense nationale, il présente de très graves inconvénients; enfin parce que, sur le plan humain, sur le plan social — monsieur le ministre, je fais appel à vos sentiments — il est inadmissible qu'on licencie seulement en Algérie et non dans l'ensemble du personnel appartenant à cette société. Je crois que la bonne règle aurait été, s'il y a pléthore d'ouvriers, qu'on licencie les gens selon leur date d'entrée dans les services et suivant leur façon de servir. Cela n'a pas été fait.

Pour l'avenir, je voudrais que vous nous garantissiez que ceux qui ont été licenciés et qui ont rendu des services pendant plusieurs années à Air France, seront repris.

En ce qui concerne ceux qu'on doit licencier, à Alger, — car je sais que plusieurs centaines d'agents sont menacés de licenciements — je voudrais qu'on les laisse là-bas et que si des licenciements sont faits, ils portent sur l'ensemble du personnel et sur tous les secteurs.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de l'article unique.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de l'article unique.)

Mme la présidente. L'article unique est réservé jusqu'au vote de l'état annexé.

Nous abordons la discussion des chapitres.

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Traitements du personnel titulaire de l'administration centrale, 70.118.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Sur le chapitre 1000, la commission des finances a proposé un abattement de crédit de 100.000 francs, à titre indicatif, pour signaler une vacance d'inspecteur général à l'aviation civile et demander qu'elle soit comblée rapidement.

Je me permets de me référer à ce que je viens de dire, à savoir que si, actuellement, il n'est pas procédé au remplacement de M. de Lévis-Mirepoix, c'est précisément parce que je pense réorganiser ces services sur une autre base et que je cherche la formule et, par conséquent, le titulaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances avait opéré sur le chapitre 1000 une réduction de 100.000 francs, pour indiquer qu'en raison de la vacance de l'inspecteur général, il n'y avait pas de raison de laisser le crédit inemployé.

A la suite des déclarations de M. le ministre, j'accepte, au nom de la commission des finances, que le crédit soit rétabli à son chiffre primitif.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous remercie.

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000, au chiffre de 70.218.000 francs, prévu par le Gouvernement.

(Le chapitre 1000, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.)

Mme la présidente. « Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale ou mis à sa disposition, 22.880.000 francs. »

M. Marcel Noël a présenté un amendement tendant à reprendre, pour ce chapitre, le crédit du Gouvernement, soit 22 millions 881.000 francs.

La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Notre groupe marquera son désaccord avec la commission des finances en votant contre l'abattement de crédit qu'elle propose.

En effet, à notre avis, il n'est pas possible de méconnaître le caractère technique bien particulier d'une direction centrale du secrétariat général à l'aviation civile.

L'école nationale d'administration, qui est la pépinière des administrateurs civils, ne forme pas ces derniers pour les tâches techniques de l'aviation civile. Il est nécessaire de faire appel aux techniciens des services extérieurs.

A ce propos, à la page 10 de son rapport, M. le rapporteur spécial fait état d'une direction de la navigation aérienne qui aurait remplacé le service des ports aériens.

Cela n'est pas exact. En réalité, il a été créé un service de la navigation aérienne qui englobe l'ensemble du personnel de la navigation aérienne, et ce regroupement est très rationnel.

M. le rapporteur. Je le sais.

M. Marcel Noël. Ce qui n'est pas rationnel, c'est le mode actuel d'organisation qui ne permet pas au service de la navigation aérienne d'avoir une autorité sans intermédiaire sur les directions régionales en Afrique du Nord et outre-mer.

Ce qui n'est pas rationnel, c'est la suppression de la direction de la navigation aérienne et l'intrusion des services constructeurs dans l'exploitation, la gestion et la direction des aéroports.

Il faut faire du service de la navigation aérienne le véritable service unique chargé de réaliser les conditions d'une complète sécurité de la navigation aérienne.

La sécurité forme un tout. C'est à ses dépens que l'on reconstituerait des services séparés avec tout ce que cela comporte de rivalités, d'incompréhension et de paradoxes.

Certes, cette fusion a supprimé un poste de chef de service. Mais nous ne pouvons condamner l'existence d'un système rationnel en épousant les querelles des chefs de service.

Par contre, nous sommes tout à fait d'accord sur le contenu du paragraphe concernant la réorganisation des aéroports. Si cette réorganisation n'est pas confiée au service de la navigation aérienne, et si la direction de la navigation aérienne ne retrouve pas sa place, le désordre actuel ne peut que se développer. Laissez les préfets dans les préfectures, les ingénieurs des ponts et chaussées à leurs chantiers.

Continuez à faire confiance aux corps de la navigation aérienne pour ce qui est des aéroports. « A chacun son métier » est un vieux dicton qui prend ici toute sa valeur.

Voilà les raisons essentielles pour lesquelles nous voterons contre l'abattement indicatif de la commission des finances.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances, par une réduction indicative de 1.000 francs, a entendu demander à M. le ministre de réduire le nombre des agents des services extérieurs détachés à l'administration centrale.

En effet, nous trouvons au fascicule budgétaire: d'abord, quatre fonctionnaires détachés de diverses administrations: un contrôleur de première classe de l'administration de la marine, un inspecteur principal des transports de première classe, un administrateur de deuxième classe des colonies, un professeur de collège technique de première classe, qui sont sup-

primés; douze fonctionnaires détachés de la navigation aérienne, soit: un ingénieur en chef de la navigation aérienne, trois ingénieurs principaux d'exploitation de la navigation aérienne, deux ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne, six contrôleurs de la navigation aérienne; puis quinze personnes détachées de la météorologie nationale qui se plaint, à juste titre, de ne pas avoir assez de personnel.

La commission des finances, à l'examen du budget, a estimé que ces chiffres étaient un peu excessifs. C'est pourquoi elle a proposé une réduction indicative de 1.000 francs.

Voilà uniquement ce qui intéressait la commission des finances en ce qui concerne cette réduction.

Je prends acte des observations de notre collègue M. Noël, car nous nous rejoignons sur pas mal de questions et en particulier sur celle des ponts et chaussées. Comme lui, nous sommes d'avis qu'il faut laisser aux ingénieurs de la navigation aérienne leur autorité sur les bases, car cela leur revient. A chacun son métier, en effet.

Mais c'est là une question différente de celle qui fait l'objet de la réduction indicative.

C'est sur l'objet de cette réduction que je sollicite les explications de M. le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En ce qui concerne le personnel détaché de la navigation aérienne, les douze fonctionnaires constituent d'une part, le bureau des aides à la navigation aérienne et, d'autre part, celui de l'exploitation et de l'équipement des aérodromes.

Ces emplois exigent des connaissances spéciales que seuls peuvent posséder des ingénieurs de la navigation aérienne. En un mot, si vous me permettez ce raccourci, c'est le code de la route aérienne qu'est en train de mettre sur pied ce service.

Le personnel de la météorologie est au nombre de quinze. L'administration centrale comporte trois bureaux techniques qui ne peuvent être confiés qu'à des fonctionnaires du corps de la météorologie nationale, ces bureaux étant chargés soit du développement ou du perfectionnement des réseaux météorologiques, soit de la coordination des plans d'équipement météorologique, soit de la préparation et de l'application des accords internationaux.

En ce qui concerne le personnel des bases aériennes, neuf fonctionnaires, comme vous l'avez indiqué, constituent jusqu'à ce jour l'armature des cinq bureaux techniques de la direction des bases aériennes. Dans cette direction, en effet, on a étalé, de façon à fournir à chaque service quelqu'un qui puisse donner des renseignements valables et former l'ossature technique de l'affaire.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je n'insiste pas autrement après les explications de M. le ministre. Mais je dois souligner que l'examen des fascicules budgétaires, de quelque département ministériel que ce soit, montre qu'on a tendance à gonfler les effectifs des administrations centrales.

La situation du moment doit nous obliger les uns et les autres à tâcher de réduire et de se rapprocher autant que possible, pour chaque département ministériel, des effectifs de 1939.

Même dans les administrations nouvelles, il faut laisser autant que possible à leur place les agents des services extérieurs et ne pas trop gonfler les états-majors.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis d'accord avec vous sur ce principe, monsieur le rapporteur.

Mme la présidente. La commission accepte le rétablissement du crédit prévu par le Gouvernement.

Dans ces conditions, l'amendement de M. Noël est satisfait.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1010, au chiffre de 22.881.000 francs prévu par le Gouvernement.

(*Le chapitre* 1010, *mis aux voix, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 46.600.000 francs. »

M. Marius Cartier a déposé un amendement tendant à reprendre, pour ce chapitre, le crédit du Gouvernement, soit 46 millions 601.000 francs.

La parole est à M. Marius Cartier.

M. Marius Cartier. Mesdames, messieurs, pour des raisons analogues à celles évoquées par notre ami M. Marcel Noël à l'occasion du chapitre 1010, nous voterons contre la réduction à titre indicatif proposée par la commission, parce que l'administration centrale ne peut pas faire appel en totalité aux services extérieurs pour ses tâches techniques.

Elle complète ses besoins en faisant appel à du personnel spécialisé contractuel, surtout pendant la période actuelle de réorganisation et de rééquipement de l'infrastructure destinée à protéger la navigation aérienne.

Il s'agit de faire face à un surcroît de besogne pour laquelle il est nécessaire de maintenir un personnel contractuel. C'est pourquoi nous demanderons le rétablissement du crédit du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a proposé une réduction indicative, mais qu'on sache bien pourquoi: cette réduction a pour objet d'obtenir les explications de M. le ministre.

Mais nous ne sommes pas têtus. Quand on nous donne des explications qui nous conviennent, nous revenons très bien sur une position prise, surtout quand il s'agit d'un abattement de 1.000 francs.

M. le ministre va certainement nous donner des explications en ce qui concerne le nombre des contractuels, et en particulier, à l'article 2, pour les 68 agents détachés des services extérieurs, et peut-être pourrons-nous renoncer à cet abattement.

Je maintiens malgré tout l'idée que les agents des services extérieurs doivent travailler dans ces services.

Sans doute, l'administration centrale peut les utiliser si elle en a besoin, mais nous serions heureux qu'elle en prenne le minimum, car, en principe le personnel employé sur les bases doit être maintenu dans les services où il a été engagé.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La création d'un cadre temporaire à l'administration centrale, comprenant un effectif de 37 agents, a été reconnue indispensable en raison de l'insuffisance notoire des personnels du cadre administratif transférés du ministère de l'air lors de la création du S. G. A. C. C.

Le S. G. A. C. C., constitué en administration centrale indépendante, s'est trouvé dans l'obligation d'organiser des services communs, analogues à ceux fonctionnant au ministère de l'air, à son profit.

Même avec cet effectif, il n'a pas été possible de pourvoir en personnel administratif l'ensemble des directions techniques de la S. G. A. C. C.

Pour l'article 2, concernant les agents contractuels des bases, les 68 agents contractuels en service dans cette direction représentent le personnel spécialiste des questions d'infrastructure nécessaire au fonctionnement des cinq bureaux techniques de cette direction.

Pour l'article 3, qui concerne l'aviation légère et sportive, les 14 postes d'agents contractuels de ce service constituent l'armature de l'administration centrale du S. A. L. S. en personnel spécialisé, d'une part, et, d'autre part, en personnel administratif qui n'a pu être prélevé sur les effectifs normaux de l'administration centrale.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'accepte le rétablissement du crédit, mais je me permets de demander à M. le ministre d'envisager la réduction du nombre des emplois, en gardant à l'administration centrale le nombre d'agents détachés indispensables et en renvoyant sur les bases le maximum de personnel. Nous vous faisons confiance à cet égard, monsieur le ministre.

Cela dit, je renonce à la réduction indicative de crédit.

Mme la présidente. La commission, acceptant le rétablissement du crédit, l'amendement de M. Cartier est satisfait.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1020 au chiffre de 46 millions 601.000 francs prévu par le Gouvernement.

(*Le chapitre* 1020, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 14.492.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Indemnités et allocations diverses au personnel de l'administration centrale et au personnel détaché de l'administration centrale, 3.832.000 francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1050. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel administratif et de maîtrise, 93.304.000 francs. »

Mme Reyraud a déposé un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. J'ai déposé un amendement tendant à une réduction de crédit de 1.000 francs, à titre indicatif, pour attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur la situation des personnels administratifs des services extérieurs, qui attendent depuis des années un statut qui ne vient pas.

En outre, ces personnels constatent qu'ils sont moins bien traités que leurs homologues du ministère de l'air, qui ont, eux, des facilités pour préparer les examens exigés par l'administration.

Enfin, en l'état actuel de la situation, le personnel administratif est sous-rémunéré, notamment en Afrique du Nord où il attend, pendant des mois, des augmentations déjà accordées en France.

Lorsque le personnel de l'aviation civile est en Afrique du Nord, il se trouve placé dans une situation défavorisée qui ne peut durer sans aggraver le mécontentement existant actuellement.

Lorsqu'un texte est pris ici en faveur du personnel, il ne s'applique pas au Maroc, en Tunisie ou en Algérie. Le personnel en fonction dans ces territoires n'en bénéficie pas.

Lorsqu'un avantage est accordé aux fonctionnaires chérifiens, algériens et tunisiens, on fait savoir au personnel de l'aviation civile qu'il n'est pas compris dans cette catégorie.

Il faut mettre un terme à cette situation hybride et dire quels sont les avantages qui sont automatiquement applicables.

Nous pensons que, pour les indemnités à caractère résidentiel ou familial, le régime local doit être appliqué. Par contre, c'est le régime de France qui serait appliqué pour les traitements et les diverses indemnités particulières.

Ainsi, il sera mis fin à une situation irritante surtout pour les personnels administratifs qui attendent leur statut.

A cet effet, je demande à l'Assemblée d'adopter mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Cet amendement tend à réduire de 1.000 francs le crédit du chapitre 1050. Mais, d'autre part, la commission des finances a déjà réduit ce crédit de un million de francs.

En réalité, ces réductions indicatives tendent à provoquer des explications de la part du Gouvernement.

M. le rapporteur. Et des promesses aussi.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je voudrais donner une précision. Les agents administratifs des services extérieurs du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale sont, actuellement, régis par le décret statutaire du 11 février 1935.

En application de la loi du 19 octobre 1946, ce statut doit être revisé. L'ancien cadre sera remplacé par un nouveau corps, dénommé corps des personnels administratifs des services extérieurs du secrétariat à l'aviation civile et commerciale.

Après de nombreux échanges de vues entre les administrations intéressées et les organisations syndicales, un projet de statut a été établi à cet effet et communiqué pour avis à la direction de la fonction publique et au ministère des finances et des affaires économiques par lettres du 30 juillet 1949 et du 7 mars 1950.

Ces deux administrations ont fait officieusement connaître qu'elles étaient d'accord sur le fond du projet. Toutefois, elles estiment que celui-ci ne pourra être soumis au conseil d'Etat que lorsque les crédits nécessaires à la transformation du cadre dont il s'agit auront été inscrits au budget de 1950.

Pour éviter toute perte de temps et étant donné que l'opération se traduit en définitive par une économie, il a paru nécessaire d'adopter à cet égard la procédure prévue par la loi du 17 août 1948 tendant au redressement économique et financier.

Un projet de décret, dans ces conditions, a été adressé au ministre des finances et à la direction de la fonction publique, par lettre du 7 juin 1950.

Etant donné la date, ces deux administrations n'ont évidemment pas encore fait connaître leur accord à ce sujet. Mais je pense que c'est une affaire de quelques jours.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. En raison de la promesse de M. le ministre, je renonce très volontiers à l'abattement opéré par la commission des finances.

Je ne sais pas si Mme Reyraud maintiendra, de son côté, son amendement.

M. le ministre pense que ce décret, dont le projet a été envoyé à la date du 7 juin, doit voir le jour bientôt. Il est nécessaire, d'ailleurs, qu'il en soit ainsi, de manière à donner à ce personnel administratif les mêmes avantages que ceux obtenus dans d'autres ministères.

Mme la présidente. La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. Je prends acte des promesses de M. le ministre, mais je pense que l'Assemblée devrait se prononcer sur mon amendement pour qu'enfin il soit mis fin à une telle attente.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je me permets de vous suggérer une solution qui vous agréerait peut-être. La commission renonçant à son abattement de un million pourrait se rallier à l'amendement tendant à une réduction symbolique de 1.000 francs, destinée à attirer l'attention du Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'abattement de un million opéré par la commission n'avait, à proprement parler, qu'un caractère indicatif. Elle aurait parfaitement pu ne proposer qu'un abattement de 1.000 francs. Comme une réduction de crédit de un million peut être gênante pour M. le ministre, la commission, ainsi que je l'ai dit, y renonce et se rallie à l'amendement de Mme Reyraud. Cela permettra de faire sortir le statut.

Mme la présidente. La commission accepte le rétablissement du chiffre prévu par le Gouvernement, c'est-à-dire 94.304.000 francs.

Je mets aux voix l'amendement de Mme Reyraud, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 1050, au nouveau chiffre de 94.363.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement.

(*Le chapitre* 1050, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1060. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel administratif et de maîtrise, 3.045.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Traitements du personnel du cadre complémentaire, 4.986.000 francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1080. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires du personnel auxiliaire, 187.198.000 francs. » — (*Adopté.*)

La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Peut-être pourrions-nous reprendre la même procédure que pour l'amendement de Mme Reyraud. M. le rapporteur traduirait sans doute le sentiment de la commission des finances en ramenant l'abattement indicatif de un million à 1.000 francs, ce qui permettrait à l'Assemblée de prendre position de façon formelle et, par là même, d'aider M. le ministre des travaux publics dans les conversations gouvernementales.

M. le rapporteur. Comme pour le chapitre 1050, je propose, au nom de la commission, de ramener à 1.000 francs l'abattement indicatif de un million.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement accepte cet abattement dans le même esprit qu'il l'a accepté pour les chapitres 1050 et 1070.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 1080 au nouveau chiffre de 188.197.000 francs.

(*Le chapitre* 1080, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1090. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Indemnités au personnel auxiliaire et aux agents du cadre complémentaire, 5.964.000 francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1100. — Services extérieurs de l'aviation civile et commerciale. — Salaires et indemnités du personnel ouvrier, 363.447.000 francs. »

M. Marcel Noël a présenté un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Nous avons demandé cette réduction de crédit afin d'attirer l'attention de l'Assemblée sur la situation des ouvriers imprimeurs qui demandent avec juste raison que leur rémunération soit conforme au salaire normal et courant de la profession. Cette revendication est des plus légitimes. Elle doit être satisfaite.

Par ailleurs, les ouvriers employés en permanence sur les aérodromes sont affiliés au régime de retraite des ouvriers d'Etat, en vertu de la loi du 21 mars 1928 modifiée par celle du 2 août 1949.

Toutefois, ils n'ont pas de statut.

Ils étaient soumis au statut des personnels ouvriers du ministère de l'air. Depuis le rattachement de l'aviation civile aux travaux publics, le statut de l'air n'est plus applicable que par l'habitude qui en demeure dans les services. Ce personnel ne peut pas être assimilé au personnel ouvrier permanent des bases aériennes du chapitre suivant. Aussi faut-il le doter d'un statut.

A juste titre, les ouvriers du service de la navigation aérienne demandent un statut qui soit la transposition dans l'aviation civile du statut qui les régissait au ministère de l'air. Cette revendication découle du simple bon sens. Cette satisfaction dépend d'un arrêté ministériel. Nous demandons qu'il soit pris le plus rapidement possible.

C'est le sens que nous donnons à notre amendement, et nous demandons le scrutin afin d'indiquer notre volonté au Gouvernement.

M. le rapporteur. En somme, tout n'allait pas si mal au ministère de l'air, puisque vous vous référez à ce qui y a été fait.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les ouvriers imprimeurs de la météorologie ont présenté deux revendications.

Ils réclament d'abord le relèvement des salaires de 10.5 p. 100 à compter du 1er octobre 1949, en application d'un accord conclu entre employeurs et ouvriers de l'industrie du livre.

Ils demandent, d'autre part, le relèvement de 25 à 33 p. 100 de la majoration pour heures supplémentaires effectuées au delà de la quarantième heure. Cette majoration a également été mise en vigueur dans le secteur privé à la suite d'un accord entre employeurs et ouvriers, entériné par le ministère du travail.

Des renseignements fournis par le ministère de la défense nationale et par l'institut géographique national, il ressort que ces deux administrations n'ont pas appliqué le relèvement de 10.5 p. 100; ensuite, que l'institut géographique national, ainsi que le service de la D.T.I. du ministère de l'intérieur ont porté la majoration de l'heure supplémentaire à 33 p. 100, sans avoir obtenu l'accord du ministère des finances.

Par contre, les services de la défense nationale autres que la D. T. I. continuent à majorer les heures supplémentaires de 25 p. 100.

Il semble que ces deux questions pourraient être résolues dans le cadre des nouveaux bordereaux de salaires qui devront être établis quand les conventions collectives auront été mises en vigueur dans le secteur privé. L'assimilation complète au secteur privé entraînerait, pour les imprimeurs de la météorologie nationale, une dépense supplémentaire de 1.180.000 francs.

M. Marcel Noël. Je désirais tout particulièrement obtenir une réponse au sujet des ouvriers des aéroports.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le ministre.

Du moment qu'on paye les ouvriers imprimeurs de la météorologie nationale au même tarif que les ouvriers de l'industrie privée, il est normal, même sans attendre la signature des conventions collectives, qu'on leur accorde les mêmes avantages. C'est le sens de la réduction indicative opérée par la commission qui a entendu marquer sa volonté de voir accorder à ce personnel les deux augmentations de salaires dont a bénéficié le personnel de l'industrie privée.

Je crois qu'il est possible de le faire, si M. le ministre veut bien s'engager à poursuivre l'examen de la question avec les services de la rue de Rivoli.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Noël ?

M. Marcel Noël. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1100 au chiffre de 363.417.000 francs.

(*Le chapitre 1100, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1110. — Ouvriers permanents des bases aériennes. — Salaires et indemnités, 77 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1120. — Navigation et transports aériens. — Traitements du personnel spécialiste, 1.265.181.000 francs. »

M. Bouret a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 1120.

La parole est à M. Henri Bouret.

M. Henri Bouret. En déposant cet amendement, j'ai voulu seulement matérialiser, par une position précise de l'Assemblée, les observations que j'ai eu l'honneur de présenter cet après-midi sur l'insuffisance des traitements des agents de la circulation aérienne, des commandants d'aérodrome et, plus généralement, de tout le personnel de l'aviation civile qui concourt à la sécurité aérienne.

Dans sa réponse, M. le ministre a bien voulu marquer son accord avec mes observations. Je l'en remercie et lui demande de bien vouloir accepter cet amendement qui lui permettra, dans les discussions budgétaires à venir, d'être plus fort en face de ses collègues.

Je veux également donner un autre sens à mon amendement. Il convient, pour avoir un personnel au moral élevé, non seulement de lui donner un traitement convenable, mais aussi de se pencher quelque peu sur le problème de son logement.

Or, à ma connaissance, lorsqu'on envoie en poste, sur un territoire lointain de l'Union française, un commandant d'aérodrome ou un agent de la circulation aérienne, il arrive le plus souvent que cet agent arrivant dans le bled, isolé, doive résoudre lui-même le problème de son logement personnel et celui de sa famille.

Je rejoins, d'ailleurs, des préoccupations exprimées il y a quelques mois lors de la discussion du budget de l'armée de l'air. On dit parfois que les aviateurs sont des nomades. Il vous appartient, monsieur le ministre — et je suis persuadé que vous voudrez bien vous pencher sur la question — de leur permettre d'être un peu mieux logés lorsqu'ils arrivent dans une base lointaine. C'est le sens de cet amendement, que je demande à l'Assemblée de vouloir bien adopter.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission, n'ayant pas examiné l'amendement, laisse l'Assemblée juge.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne méconnais pas l'esprit généreux qui a animé M. Bouret.

Mais cet amendement n'a pu être étudié par mes services et je crains qu'il ne mette en cause les traitements et salaires, tels qu'ils résultent du reclassement de la fonction publique. Par conséquent, je ne prends aucun engagement et je ne donne à M. Bouret aucune assurance, si ce n'est celle de faire procéder à une étude de la question.

M. Henri Bouret. Dans ces conditions, j'ai le regret de demander le scrutin.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Bouret.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe du mouvement républicain populaire.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	497
Majorité absolue	249
Pour l'adoption	497
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

Je mets aux voix le chapitre 1120, au nouveau chiffre de 8.265.180.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement.

(*Le chapitre 1120, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1130. — Navigation et transports aériens. — Rémunération du personnel contractuel, 167 millions 266.000 francs. »

M. Barthélémy a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 1130.

La parole est à M. Barthélémy.

M. André Barthélémy. Mon amendement intéresse, en fait, à la fois les chapitres 1120 et 1130.

Les effectifs des corps de la navigation aérienne du chapitre 1120 sont rétribués par la fusion de crédits destinés à la rémunération des anciens cadres : commandants et surveillants d'aérodrome, chefs de circonscription, chefs de poste et opérateurs radio.

Cette nouvelle destination du crédit a donné lieu à un calcul arithmétique par la direction du budget qui semble avoir fixé les effectifs des nouveaux corps sans beaucoup se soucier des besoins réels à satisfaire.

Le cadre des agents de la navigation aérienne s'est trouvé ainsi fixé au chiffre de 1692, tandis que celui des contrôleurs était arrêté au chiffre de 1042.

Les besoins réels de cette dernière catégorie sont, en fait, tout autres, car il faut faire les observations suivantes :

Les fonctions de contrôleur de la navigation aérienne ont une importance primordiale, car elles sont celles qui sont le plus directement et le plus étroitement liées aux problèmes de la sécurité. Les contrôleurs de la navigation aérienne sont plus spécialement chargés des aides radios et du contrôle de la circulation aérienne. Ils remplissent, au surplus, des fonctions d'encadrement.

Les deux catastrophes consécutives que nous venons de déplorer sur la ligne de Saïgon appellent, une fois encore, l'attention sur l'importance capitale de ces emplois des services de sécurité, au sujet desquels il serait criminel de lésiner.

Le personnel est unanime à reconnaître que l'effectif des contrôleurs est insuffisant, eu égard aux besoins. Cette remarque résulte de l'examen du nombre des aides-radios à la navigation desservie par les contrôleurs. A raison de quatre contrôleurs pour un service continu de 24 heures et de trois pour un service discontinu de 16 heures par jour, on arrive au chiffre de 973 contrôleurs radios, auxquels il faut ajouter 600 contrôleurs nécessités par les besoins de la circulation aérienne, soit au total un effectif nécessaire de 1.573 contrôleurs.

Or, le budget, utilisant le seul crédit des anciens cadres, n'en prévoit que 1.042. Cette insuffisance de 531 emplois peut avoir des conséquences sérieuses.

Par la transformation de 300 emplois d'agents de la navigation aérienne et de 164 emplois, prévus au chapitre 1130, en emplois de contrôleurs, il serait possible de dégager les crédits nécessaires à une intégration qui apparaît indispensable pour le fonctionnement normal des services de la sécurité aérienne.

Les opérations d'intégration dans les nouveaux corps ayant laissé un reliquat d'une trentaine de fonctionnaires chefs radio et une dizaine de commandants d'aérodrome, qui sont tous prévus dans les crédits des ingénieurs d'exploitation, il serait ainsi pourvu aux besoins de la sécurité.

Dans l'intérêt du bon fonctionnement et de l'homogénéité du service, nous demandons qu'il soit procédé à l'intégration des intéressés par transformation des emplois des anciens cadres en emplois des nouveaux cadres et que l'arrêté de nomination des contrôleurs et contrôleurs principaux de la navigation aérienne soit complété par la nomination de tous les candidats figurant sur la liste d'aptitude établie par la commission spéciale d'intégration.

Tel est l'objet de mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission avait, à la demande d'un de ses membres, réduit de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre 1130. En 1949, 164 agents contractuels de différentes catégories étaient inscrits à ce chapitre et il est prévu pour 1950 la création de 160 emplois nouveaux.

Un de nos collègues avait demandé que ce personnel, non seulement en ce qui concerne les emplois anciens, mais également les emplois nouveaux, soit titularisé et intégré dans les services de la navigation aérienne. La commission a admis ce point de vue. Elle reste sur sa position et attend des explications de M. le ministre. Sa préoccupation semble rejoindre la demande de M. Barthélémy.

M. André Barthélémy. Nous demandons également la transformation de 300 emplois de la navigation aérienne.

M. le rapporteur. Cela correspond approximativement aux 164 emplois anciens et aux 160 emplois nouveaux.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La sécurité est assurée, non seulement par les contrôleurs, mais aussi par l'ensemble des fonctionnaires et agents de la navigation aérienne et des télécommunications, ingénieurs, ingénieurs des travaux et des télécommunications et contrôleurs.

Il ne peut être actuellement question de modifier les effectifs d'une catégorie au détriment d'une autre.

En ce qui concerne la réduction indicative de la commission, je précise que les prévisions initiales comportaient la création de 330 emplois de contractuels pour les besoins de la navigation et des transports aériens. Cet effectif a été réduit à 160 unités qui seront uniquement affectées au service des télécommunications.

Elles permettront le recrutement provisoire de techniciens aptes à remplir les tâches normalement dévolues aux fonctionnaires spécialistes tels que contrôleurs des télécommunications. Ces agents seront, tant dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer, appelés soit à renforcer les services d'exploitation existants, soit à permettre l'ouverture de certains services rendus indispensables par le développement du trafic aérien international et la mise en service de nouveaux dispositifs de protection conformes aux recommandations de l'organisation aéronautique civile internationale.

Si le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale a été amené à recruter du personnel contractuel, c'est afin, premièrement, de ne pas modifier les effectifs du décret n° 48-970 du 7 juin 1948 fixant le statut des personnels spécialistes, alors que l'intégration des personnels dans les nouveaux corps n'est pas encore terminée ; deuxièmement, de laisser à l'administration la possibilité de licencier des agents.

On peut, en effet, espérer qu'à l'avenir la diversité des dispositifs de navigation d'atterrissage actuellement en usage s'atténuant, on pourra alors envisager la réduction des effectifs appelés à les servir.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission n'insiste pas pour la réduction indicative. Il s'agit d'un personnel technique qu'on ne peut intégrer rapidement.

Mme la présidente. Monsieur Barthélémy, maintenez-vous votre amendement ?

M. André Barthélémy. Oui, madame la présidente, car les explications de M. le ministre ne me satisfont pas. Il est question d'une transformation de 164 emplois alors que les besoins sont de 531 postes.

Je demande le scrutin.

Mme la présidente. La parole est à M. Pineau, contre l'amendement.

M. Christian Pineau. Nous ne voterons pas cet amendement.

Autant nous étions partisans de l'amendement de M. Bouret qui tendait à améliorer la situation de l'ensemble du personnel de l'aviation civile, autant cet amendement qui, en fait, oblige à une intégration immédiate d'un certain nombre d'agents, sans qu'un choix soit fait pour arriver à une titularisation, semble dépasser les bornes du raisonnable. C'est pourquoi, tout en demandant que ces titularisations soient faites le plus rapidement possible, nous ne pouvons pas accepter qu'elles ne soient pas progressives. Nous voterons donc contre l'amendement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Nous ne voterons pas non plus l'amendement, d'une part parce qu'il nous paraît faire un peu double emploi avec celui qui vient d'être adopté par l'Assemblée...

M. André Barthélémy. Raison de plus pour le voter.

M. Henri Bouret. ...et d'autre part parce que nous repoussons l'automatisme qui y est inclus.

Par contre, nous saisissons cette occasion pour demander à M. le ministre de vouloir bien procéder à ces titularisations, non seulement rapidement, comme l'a demandé M. Pineau, mais le plus objectivement possible et, je le répète, après l'avoir dit cet après-midi, autant que possible sans tenir compte des quelques conflits qui ont pu s'élever au cours des mois précédents, à l'occasion du règlement de la situation de ce personnel.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélémy, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	564
Majorité absolue	283
Pour l'adoption	180
Contre	384

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 1130, au chiffre nouveau de 167.267.000 francs.

(*Le chapitre* 1130, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1140. — Navigation et transports aériens. — Indemnités, 146.976.000 francs. »

Mme Reyraud a déposé un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. J'ai déposé cet amendement pour obtenir le relèvement de l'indemnité horaire pour travail normal de nuit.

Les taux actuels de 15 francs et 18 francs ne correspondent plus aux compensations des sujétions du travail de nuit qui dure de 21 heures à 6 heures, soit 9 heures.

Le taux de 1939 était de 2 fr. 50. Il doit suivre l'évolution du traitement principal, ce qui fixe le nouveau taux à 35 francs.

Il y a lieu de tenir compte des sujétions particulières des personnels de la navigation aérienne, dont le lieu de travail est toujours situé à plusieurs kilomètres des centres d'habitation et dont les conditions pénibles de travail et la responsabilité qui en découle sont considérables.

Il faut souligner qu'en janvier dernier le personnel avait décidé à l'unanimité de cesser le travail de nuit. Le Gouvernement a répondu par la réquisition illégale des intéressés, en prétextant que la question allait être réglée favorablement.

Nous constatons qu'il n'en est rien, car rien n'a encore été fait à ce jour.

En outre, notre camarade Jacques Gresa a souligné dans son intervention des injustices criantes dans la répartition des indemnités.

Je ne reviendrai pas sur les exemples cités, mais je demande que l'Assemblée se prononce pour que cessent toutes ces injustices et que l'on donne enfin satisfaction aux légitimes revendications du personnel. Tel est l'objet de mon amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. Madame la présidente, l'amendement déposé par Mme Reyraud a le même sens que la réduction indicative de 1.000 francs opérée par la commission des finances pour demander au Gouvernement, d'une part, le relèvement des taux des indemnités horaires pour travail normal de nuit, d'autre part, des précisions sur les conditions d'attribution de l'indemnité de protection aérienne dont a parlé amplement M. Bouret.

Le point de vue de la commission des finances rejoint celui de Mme Reyraud. La commission demande maintenant à M. le ministre de bien vouloir donner des explications à l'Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne reviendrai pas sur l'indemnité de protection aérienne, sur son origine et ses conséquences.

J'indique simplement que le fait d'avoir limité le nombre des bénéficiaires à 30 p. 100 de l'effectif des personnels intéressés a eu pour conséquence qu'un certain nombre d'agents concourant directement à la protection de la navigation aérienne se sont vus écartés du bénéfice de l'indemnité de protection en 1949.

D'une façon constante, mes prédécesseurs et moi-même nous sommes élevés contre cette mesure.

Je suis intervenu encore tout dernièrement, en mai 1950, pour demander qu'elle soit abolie dans l'arrêté qui déterminera les catégories de bénéficiaires pour 1950.

Par conséquent, à cet égard, je rejoins les préoccupations qui ont été exprimées tout à l'heure.

L'indemnité horaire pour travail de nuit a été instituée par un décret du 11 novembre 1928 et accordée aux agents des télécommunications, de la météorologie et des aérodromes, pour tenir compte des sujétions particulières au service de nuit que ces personnels sont appelés à assurer par roulement.

Je passe sur les augmentations successives de 1944 à 1948. Actuellement, les taux accordés — je crois que nous sommes d'accord sur ce point, madame Reyraud, sont de 27 francs et de 30 francs.

Mme Renée Reyraud. 35 francs, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les chiffres que j'ai sont de 27 francs et de 30 francs.

Pour permettre de procéder à cette revalorisation, un crédit de 33.543.700 francs a été demandé lors de la préparation du budget de 1950. Cette demande a été disjointe par le ministère des finances. Un crédit global figure au titre de ce ministère et doit être réparti entre les administrations employant du personnel appelé à effectuer des heures de nuit.

Le ministère des finances doit faire connaître, après le vote de son budget, le montant de la revalorisation des indemnités pour travail de nuit qui, en l'état actuel des informations portées à ma connaissance, serait de l'ordre de 20 p. 100.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances maintient sa réduction indicative, car elle a voulu marquer qu'il fallait absolument en finir avec cette question d'augmentation d'indemnités.

Une demande de relèvement a été présentée. Tout le monde reconnaît la responsabilité de ceux à qui incombe la charge d'amener de nuit les avions sur le terrain. Dieu sait combien de vies humaines en dépendent! Nous voulons que le ministère des finances, par l'intermédiaire de M. le ministre des travaux publics, sache bien que, pour éviter des conflits qui peuvent être préjudiciables à la sécurité aérienne, la commission des finances maintient son abattement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement ne s'y oppose pas.

Mme la présidente. Madame Reyraud, maintenez-vous votre amendement ?

Mme Renée Reyraud. Je maintiens mon amendement parce qu'il est nécessaire que l'Assemblée se prononce.

M. le ministre est-il d'accord sur le relèvement de l'indemnité à 35 francs ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Sur le taux, je ne peux rien dire, mais je suis d'accord pour un relèvement.

M. le rapporteur. La réduction indicative de la commission et l'amendement de Mme Reyraud ont le même sens.

Si M. le ministre accepte la réduction indicative de la commission, je ne crois pas qu'il y ait lieu de maintenir l'amendement dont l'adoption aurait pour résultat de porter à 2.000 francs les réductions opérées sur le crédit du chapitre. Je sais bien qu'il s'agit de réductions symboliques, mais elles existeront tout de même.

Mme Renée Reyraud. Je demande à M. le ministre ce qu'il compte faire pour que prennent fin les injustices qui lui ont été signalées ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous ai dit, madame, que j'avais écrit une lettre à cet égard.

Mme la présidente. Monsieur le ministre, acceptez-vous l'amendement de Mme Reyraud ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne m'y oppose pas.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de Mme Reyraud.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1140 au nouveau chiffre de 146.975.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de Mme Reyraud.

(*Le chapitre 1140, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1150. — Groupement aérien du ministère. — Rémunération du personnel contractuel, 66 millions 858.000 francs. — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1160. — Aviation légère et sportive. — Rémunération du personnel contractuel, 130 millions 742.000 francs. »

M. Pineau a déposé un amendement tendant à reprendre, pour le chapitre 1160, le chiffre du Gouvernement, soit 130 millions 743.000 francs.

La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. Sur le chapitre 1160, va intervenir le seul vote de principe de la soirée.

Il s'agit de savoir si, comme l'a demandé M. le rapporteur au cours de son exposé de cet après-midi, le service de l'aviation légère et sportive va être muté au ministère de l'air.

Je demande très instamment à l'Assemblée de rétablir le crédit et de marquer par là sa volonté de voir le service de l'aviation légère et sportive rester un service civil, quelle que soit d'ailleurs son organisation interne. J'accepte bien volontiers la réduction mais avec la deuxième partie de l'observation de la commission qui indique qu'il y a lieu de placer à la tête de ce service une personnalité dont la compétence soit indiscutable.

Je ne reviendrai pas sur le fond du débat. Nous avons entendu un exposé de M. le ministre qui a invoqué des arguments très clairs. M. Couston, cet après-midi, a complété cet exposé. Connaissant admirablement le problème, il a indiqué ce qu'il fallait faire, selon lui, pour l'aviation légère et sportive. Il a montré que si nous n'avions pas assez de crédits dans les services civils, ce n'était pas pour cela que nous devions les placer sous la dépendance des services militaires et que le problème ne serait pas résolu de cette façon.

Je m'élève contre la méthode qui consiste à traiter une question aussi importante par le biais d'une discussion budgétaire. Nous sommes d'accord pour traiter cette question à fond si M. Moreau le désire, dans un débat d'une autre nature, lorsque la commission compétente en la matière, non pas la commission des finances, mais la commission des moyens de communication se sera prononcée après une étude approfondie et lorsque ses techniciens, car elle en a, se seront penchés sur ce problème. Je n'insiste pas davantage à cette heure tardive, mais je demande à l'Assemblée d'adopter mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. A la majorité, la commission des finances a demandé, par une réduction indicative, le retour du service de l'aviation légère et sportive au ministère de l'air. Je dis bien : le retour, car ce service a fait partie de la direction de l'aviation civile qui, autant que je m'en souvienne, n'a pas été si mal gérée entre 1929, date de la création du ministère de l'air, et 1939 et même 1945.

L'aviation légère et sportive, comme je l'ai dit dans mon rapport et comme je l'avais indiqué dans mon rapport sur l'aviation militaire, a des affinités pré-militaires et post-militaires, ce qui ne veut pas dire que je tiens à la militariser. Pendant les dix années qui ont précédé la guerre, l'aviation légère et sportive avait une autre allure que celle de maintenant. Je ne parle pas de la qualité des pilotes ou des membres des aéro clubs, mais elle réalisait, par exemple, des tours de France aériens. M. Pierre Cot avait donné un véritable dynamisme à l'aviation légère et sportive. M. Pineau n'a pas connu cela parce qu'il fallait, pour s'en rendre compte, prendre une part active à la vie des aéroclubs.

Grâce aux primes d'achats, des particuliers, des aéroclubs pouvaient acheter des avions.

Nous avons connu des rallyes, des manifestations, des meetings. L'aviation militaire a pu ainsi avoir en 1939 une réserve de pilotes et de mécaniciens provenant de l'aviation civile qui se sont trouvés à la disposition du pays.

Il s'agit là d'une idée ancienne, évidemment, qui m'est revenue à l'esprit ; je la défends non pas pour que les aviateurs de clubs deviennent des militaires, mais parce que, étant moi-même président d'aéroclub, je sais que davantage de services étaient rendus aux aéroclubs quand ils dépendaient du ministère de l'air.

Je vois, avec ennui que, chaque année, les crédits affectés à l'aviation légère et sportive sont en diminution. Cette année encore, ils ont été réduits de 25 millions. Et encore, les millions qui lui sont laissés cette année représentent-ils un pouvoir libératoire plus faible que les mêmes millions d'il y a deux ou trois ans.

Je n'insiste pas. La commission des finances a opéré une réduction indicative. L'Assemblée jugera si elle doit suivre M. Pineau en rétablissant le crédit. M. Pineau a dit que cette question pourrait être de nouveau examinée au fond. Soit, mais une réduction indicative était le seul moyen, pour la commission des finances, d'exprimer son désir, car elle a été émue des réductions effectuées sur les crédits du service de l'aviation légère et sportive.

Si vous vous en souvenez, un amendement présenté par MM. Couston et Guesdon, qui avait été accepté par l'Assemblée unanime, avait permis de donner une impulsion nouvelle à l'aviation légère et sportive, en lui octroyant 20 millions pour faciliter les heures de vol. Tout le monde a été d'accord.

Cette année, les crédits ont été réduits de 25 millions. M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme n'a pas suivi la commission des économies lorsqu'elle lui a encore demandé sur ce chapitre une réduction de 30 millions.

J'ai peur que s'il demeure rattaché à un ministère qui a besoin de beaucoup de crédits pour la sécurité, pour augmenter le personnel des bases, les personnels de météorologie, le service de l'aviation légère et sportive ne soit le parent pauvre du secrétariat général de l'aviation civile.

Si la réduction indicative opérée par la commission des finances a eu pour résultat d'attirer l'attention du Gouvernement et du ministre des finances sur la nécessité, parallèlement à l'aviation civile et commerciale et à l'aviation militaire, de donner des crédits pour l'aviation légère et sportive, je crois que nous n'aurons pas perdu notre temps, même si l'Assemblée ne se prononçait pas pour le retour du service de l'aviation légère et sportive au ministère de l'air dont il a fait partie pendant plus de quinze années.

M. Henri Bouret. Le problème ne peut pas être réglé maintenant.

Mme la présidente. La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. M. Jean-Moreau a un peu dévié le débat.

M. le rapporteur. Pas du tout.

M. Christian Pineau. Il a fait voter par la commission des finances une réduction indicative avec un objectif précis : le retour du service de l'aviation légère et sportive au ministère de l'air.

Quoi qu'on en dise, il s'agit bien de la militarisation de l'aviation légère et sportive.

M. le rapporteur. Mais non !

M. Christian Pineau. Il n'est pas possible d'employer d'autre terme.

Vous déclarez que les crédits sont insuffisants. Nous le pensons tous. Tous les ministres des travaux publics se sont toujours battus avec les ministres des finances pour obtenir des crédits destinés à l'aviation légère et sportive.

Si vous aviez déposé un amendement tendant à une réduction indicative de 1.000 francs pour permettre à M. Chastellain de réclamer un supplément de crédit à M. Maurice-Petsche, nous l'aurions tous voté de grand cœur. Mais la réduction indicative n'a pas été votée dans ce sens par la commission. Par conséquent, nous ne pouvons plus, à l'heure où nous sommes, lui donner ce sens, il faudrait pour cela qu'un autre collègue déposât un amendement tendant à une réduction indicative en lui donnant ce sens. En tout cas, ce serait un autre vote.

Pour le moment, je demande à l'Assemblée de se prononcer sur le problème de l'aviation légère et sportive et je demande le scrutin.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je m'élève contre le terme utilisé par M. Pineau indiquant qu'il s'agit de la militarisation de l'aviation légère et sportive.

Dans mon esprit, il ne s'agit pas du tout de cela. Je pense qu'avec les mêmes crédits le secrétariat d'Etat à l'air fera beaucoup mieux pour l'aviation légère, car il lui rend des services qui ne sont pas financés sur un budget: moniteurs, aides en appareils, etc. Je me souviens, étant secrétaire d'Etat à l'air, avoir mis près d'un an pour aliéner des *Tiger-Moth* au profit de l'aviation privée.

M. Christian Pineau. Pourquoi l'aviation militaire ne rend-elle pas ces services tout de suite ?

M. le rapporteur. Vous devez savoir — vous avez été ministre comme moi-même — qu'il est très difficile de procéder à des aliénations d'un ministère car on est obligé de passer par l'administration des domaines. Si l'on passe par une direction dépendant d'un ministère, c'est beaucoup plus aisé.

Nous pourrons discuter à nouveau sur ce point

Si le service de l'aviation légère et sportive faisait partie du secrétariat d'Etat à l'air, je crois que les crédits si marchandés profiteraient mieux aux aéroclubs.

Mme la présidente. La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Par ce biais, il me paraît évident qu'est posé le problème du rattachement de l'aviation civile à l'aviation militaire.

M. le rapporteur. Pas tout à fait.

M. Henri Bouret. Je sais bien — M. Moreau le disait à l'instant — qu'il ne s'agit que d'un secteur de l'aviation civile et le plus minime. Cependant, je me demande si par ce biais on n'espère pas — certains de nos collègues tout au moins — mettre le petit doigt dans l'engrenage et si l'on n'espère pas que le reste suivra.

La chose est-elle souhaitable ? Je n'en sais rien. En tout cas, c'est un problème important et un problème de fond dont il conviendrait — j'en suis parfaitement d'accord avec M. Pineau — que la commission des moyens de communication et du tourisme, dont j'ai l'honneur d'être, dans cette Assemblée, ce soir, le rapporteur pour avis, se saisit.

Toujours est-il qu'il s'agit d'un problème important qui dépasse peut-être, monsieur le rapporteur, le cadre de l'aviation légère et sportive.

Je ne vous cache pas que, dans notre groupe, nous en avons discuté à maintes reprises et que certains collègues penchent vers une solution, d'autres vers une autre. Ce soir, je vous demande de bien vouloir comprendre la position d'une grande majorité de l'Assemblée et de ne pas insister, au nom de la commission des finances...

M. Maurice Rabier. Le rapporteur est mandaté par la commission des finances pour le faire.

M. Henri Bouret... tout au moins sur la première partie de l'observation de la commission.

Si vous n'insistiez pas, en effet, monsieur le rapporteur, je reprendrais cet abattement sous forme d'amendement en lui donnant simplement le sens de la deuxième partie de l'observation de la commission, à savoir qu'il soit donné à la direction des services de l'aviation légère et sportive une direction qui soit authentiquement aéronautique.

Je lis, dans le rapport de la commission des finances, que l'abattement opéré a pour objet de souligner l'intérêt qu'il y aurait à placer à la tête de ce service une personnalité dont la compétence soit indiscutable.

M. le rapporteur. C'est à votre demande, monsieur Bouret.

M. Henri Bouret. Je vais m'en expliquer. J'ai assisté à la délibération de la commission des finances sur ce point, et je crois me souvenir que la commission, en concrétisant cette seconde partie de son observation, a voulu demander qu'il n'y ait pas seulement à la tête de ce service un fonctionnaire dont la compétence soit indiscutable, mais un fonctionnaire dont la compétence « aéronautique » soit indiscutable.

Or, si mes renseignements sont exacts, à la tête de ce service est placé un fonctionnaire du corps préfectoral dont les qualités humaines et administratives sont certaines et reconnues par ses chefs successifs, mais dont je crois savoir que la compétence aéronautique est, pour le moins, limitée.

C'est la raison pour laquelle je me suis pleinement associé à la demande de la commission des finances lorsqu'elle a voulu donner à son abattement son second sens.

Il appartiendra à M. le ministre des travaux publics et des transports de prospecter la riche palette de compétences aéronautiques qu'il a actuellement sous ses ordres. Mais, puisque je crois savoir que le fonctionnaire en cause n'est pas nommé, bien qu'il ait pris officieusement possession de son poste, je m'associe pleinement, sur ce point, à la commission des finances, et je tiens à dire que nous voulons qu'à la tête du service de l'aviation légère et sportive soit placé véritablement un aviateur.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances, au nom de laquelle je parle, a opéré un abattement qui visait deux points: celui qu'a signalé M. Bouret et le retour de l'aviation légère et sportive sous la compétence du ministère de l'air.

J'accepterais de renoncer à cet abattement, mais à condition, comme l'a demandé M. Pineau, que la question revienne pour étude au fond devant la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Oui, mais non pas sous le seul angle de l'aviation légère et sportive; car le problème est général.

M. le rapporteur. M. Pineau a bien précisé que c'était la question de fond qui devait être discutée par la commission compétente.

Je répète que, mandaté par la commission des finances pour soutenir ses propositions, je veux bien renoncer à l'abattement indicatif de 1.000 francs, à condition que M. le ministre prenne l'engagement de tenir compte de la réserve faite par la commission des finances, afin que le problème soit discuté au fond par la commission des moyens de communication.

Soyez persuadés, mes chers collègues, que la question est très intéressante. La vie des aéroclubs ne dépend pas seulement du rattachement des sports aériens à un ministère ou à un autre. Je ne crois pas que la fédération des sports aériens se soit prononcée sur ce point. Ce que veulent les aéroclubs, c'est vivre, c'est avoir des subsides pour disposer de nombreuses heures de vol et pour réparer leur matériel. C'est cela la vie des clubs d'aviation civile, que je connais bien, puisque je l'ai vécue pendant vingt ans.

M. Pineau a dit que nous voulions militariser les aéroclubs. Je n'admets pas cette expression. Je ne demande qu'une chose, c'est que l'on permette aux aéroclubs de fonctionner, en leur donnant le support dont ils ont besoin. Cela n'empêchera pas, bien entendu, qu'en formant des aviateurs civils ils formeront aussi des hommes dont le pays pourra avoir besoin pour sa défense nationale.

Mme la présidente. La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Nous avons tous été très sensibles à vos arguments, monsieur le rapporteur. Vous avez parlé avec beaucoup d'autorité des aéroclubs, que vous connaissez bien.

Mais, ce qui est surtout important, ce sont les attributions de ces aéros-clubs. Dans le rapport remarquable que vous avez présenté, vous avez parlé de leurs attributions exclusivement prémilitaires ou postmilitaires.

Il est bon, certes, que les aéroclubs aient des activités prémilitaires ou postmilitaires. Mais ce n'est pas là leurs seules activités. Ce qui est le plus important, c'est le prémodélisme, la formation des aviateurs civils, le travail aérien de toute nature. Il va sans dire que ces civils devenus aviateurs pourront et devront, en leur heure, porter l'uniforme.

Voilà l'essentiel de l'activité d'un club. Certes, nul ne voudrait perdre de vue qu'un jour les aviateurs pourront avoir à défendre leur pays et à faire leur devoir, et ils le feront d'autant mieux au sein de l'armée de l'air qu'ils auront été bien préparés dans un club. Et nous nous rappelons certaines circonstances qui ont mis en lumière l'intérêt des aéro clubs à cet égard. Mais il n'y a pas que cela et, je le répète, parce que le rôle des aéro clubs est essentiel pour l'aviation civile nous pensons qu'il serait sage de laisser les choses en l'état, dans toute la mesure du possible, avant que ne s'engage un grand débat devant les commissions compétentes d'abord, devant l'Assemblée ensuite.

Sans doute des crédits plus importants leur seraient-ils alloués, dites-vous, à partir du moment où ils relèveraient de l'aviation militaire.

Mais, je vous le demande, monsieur le rapporteur, ne regretterez-vous pas alors que la vie des aéro clubs, qui sont par définition civils, soit liée à l'activité militaire de la nation ?

M. le rapporteur. Ce n'est pas la question.

M. Paul Couston. Mais si.

M. le rapporteur. Pas du tout.

M. Paul Couston. Dans la mesure même où vous rattacherez le service de l'aviation légère et sportive au ministère de l'air, vous en ferez un organe militarisé. Je ne vois guère d'autre mot pour qualifier cette formule.

M. le rapporteur. Avant la guerre, c'était cependant la formule en usage.

M. Paul Couston. Avant la guerre, les conditions n'étaient pas les mêmes. A ce moment-là, nous n'avions pas un secteur civil bien établi. L'aviation tout entière relevait alors du ministère de l'air.

Mais, actuellement, en attendant de plus amples informations et avant que s'engage le débat que nous souhaitons tous, je renouvelle à l'Assemblée notre desir de ne pas modifier l'état de choses présent.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En l'état actuel des choses, je demande à M. le rapporteur d'abandonner l'abattement indicatif opéré par la commission des finances, car la question qu'il pose revêt une importance telle qu'elle ne peut être résolue à l'occasion de la discussion d'un budget qui, d'ailleurs, concerne le fonctionnement de services civils. Pour trancher cette question de principe, il m'apparait nécessaire d'instituer un débat spécial.

Par conséquent, je me tourne amicalement vers M. le rapporteur et je lui demande d'abandonner sa position première.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, acceptez-vous de renoncer à l'abattement opéré par la commission des finances.

M. le rapporteur. Je laisse l'Assemblée juge. Elle est saisie de l'amendement de M. Pineau et il lui appartient de se prononcer.

Mais je demande que la question soit examinée au fond. Il y va de la vie des aéroclubs, monsieur Couston.

M. Paul Couston. Déposez une proposition de loi dans ce sens.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Ou plus simplement une proposition de résolution.

M. le rapporteur. Pourquoi ne le ferais-je pas ?

Mais, pour l'instant, j'ai reçu mission de la commission des finances de soutenir ses propositions; il est de mon devoir de le faire et aucun de vous ne peut me le reprocher.

M. Paul Couston. Nul n'y pense, monsieur le rapporteur!

M. le rapporteur. Un amendement est présenté par M. Pineau contre la réduction indicative de 1.000 francs. A l'Assemblée nationale de se prononcer.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Pineau tendant à reprendre, pour le chapitre 1160, le chiffre du Gouvernement.

M. Christian Pineau. Je demande le scrutin.

Mme la présidente. Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	590
Majorité absolue	296
Pour l'adoption	449
Contre	141

L'Assemblée nationale a adopté.

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1160, au nouveau chiffre de 130.743.000 francs, résultant de l'amendement de M. Pineau.

(*Le chapitre 1160, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1170. — Météorologie nationale. — Traitements du personnel spécialiste. 619.899.000 francs. »

M. Barthélémy a présenté un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Barthélémy.

M. André Barthélémy. Cet amendement qui a pour objet d'attirer l'attention du Gouvernement sur les revendications du personnel de l'imprimerie de la météorologie nationale, aurait dû venir en discussion à l'occasion du chapitre 1100.

M. le ministre y a répondu par avance lorsque M. Marcel Noël est intervenu sur le chapitre 1110, au sujet de la création du statut du personnel des aéroports.

Il y a donc eu une confusion à ce sujet et je voudrais, malgré l'erreur sur le chapitre auquel devait être déposé mon amendement, développer celui-ci afin que l'Assemblée puisse se prononcer sur cette question.

Le statut du personnel de l'imprimerie de la météorologie nationale prévoit que les salaires de ce personnel doivent être établis en conformité avec ceux des professions similaires de l'industrie privée. C'est dans l'esprit de ce statut que fut réglé, d'une façon satisfaisante, vers la fin de 1949, un litige datant du 1er octobre 1948.

Or, depuis cette dernière revalorisation, les ouvriers du livre de l'industrie privée ont bénéficié de deux rajustements de leurs rémunérations. Il leur a été attribué une première augmentation de 10,50 p. 100 à partir du 1er octobre 1948, puis une seconde de 8,50 p. 100 à compter du 20 mars 1950.

Il n'y a aucune raison valable pour que le principe de parité inscrit dans le statut des agents en question, statut dont l'application ne souleva jamais d'objection jusqu'au rajustement d'octobre 1948, soit désormais ignoré.

Il faut réparer cet oubli en donnant satisfaction à cette revendication des travailleurs de l'imprimerie de la météorologie nationale qui ne font que réclamer légitimement le respect des termes d'un contrat qui les lie à leur employeur.

En conséquence, je vous demande d'inviter le Gouvernement à faire bénéficier ces ouvriers imprimeurs des majorations de 10,50 p. 100 du 1er octobre 1948 et de 8,50 p. 100 du 20 mars 1950, qui ont été attribuées dans l'industrie du livre, et c'est dans cette intention que je vous demande de bien vouloir voter mon amendement.

M. le rapporteur. Cette proposition a déjà été votée.

M. André Barthélémy. Non! Précisément il n'y a pas eu de vote. Mon collègue, M. Marcel Noël, ayant obtenu une réponse qui ne concernait pas son propre amendement, n'a pas maintenu celui-ci, mais je maintiens le mien si M. le ministre ne me donne pas des assurances.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Une note adressée par le service de la météorologie au sujet de cette question précise que les crédits nécessaires pour couvrir le rajustement des traitements des agents en question sont de l'ordre de 1.075.000 francs. Ces crédits intéressent le chapitre 1100 du secrétariat général. C'est pourquoi nous avons discuté cette question à propos du chapitre 1100. Vous la reprenez à propos du chapitre 1170. Ce qui a été dit au cours de la discussion du chapitre 1100 demeure valable. J'accepte donc votre amendement.

M. André Barthélémy. La commission accepte mon amendement, mais M. le ministre semble y être opposé. Je maintiens donc mon amendement et je demande le scrutin.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne m'oppose pas à votre amendement.

M. André Barthélémy. Vous êtes donc d'accord sur cet amendement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne m'y oppose pas. Ce n'est pas la même chose.

M. André Barthélémy. Je maintiens donc ma demande de scrutin.

M. Paul Couston. Nous sommes tous d'accord pour adopter votre amendement.

M. le rapporteur. La commission également. Le scrutin n'est donc pas nécessaire.

M. André Barthélémy. Puisque je suis assuré que notre amendement sera adopté, je retire ma demande de scrutin.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélémy, accepté par la commission.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1170 au nouveau chiffre de 619.898.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de M. Barthélémy.

(*Le chapitre* 1170, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1180. — Météorologie nationale. — Rémunération du personnel contractuel, 13.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Météorologie nationale. — Indemnités, 67 millions 744.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Bases aériennes. — Fonctionnaires des ponts et chaussées, 273.458.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1210. — Bases aériennes. — Rémunération du personnel contractuel, 110.803.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1220. — Bases aériennes. — Indemnités, 14.461.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 59.148.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Attachés civils de l'air. — Traitements et salaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 1250. — Attachés civils de l'air. — Indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 1260. — Indemnités de résidence, 346 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Supplément familial de traitement, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 1280. — Indemnités aux personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 20 millions 873.000 francs. »

Mlle Archimède et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à Mlle Archimède.

Mlle Gerty Archimède. Mesdames, messieurs, mon amendement tend à un triple but. Il tend d'abord à obtenir des explications de M. le ministre sur la suppression des services d'Air-France aux Antilles françaises, ensuite, à traduire la protestation véhémente de la quasi-unanimité des populations de la Guadeloupe et de la Martinique en présence de la cession à la Pan-american Airways des aérodromes du Lamentin à la Martinique et de Raizet à la Guadeloupe ; enfin, à obtenir de l'Assemblée un vote unanime en vue du retour d'Air-France dans notre territoire.

Au cours de la discussion du budget des travaux publics, j'ai eu l'occasion de traduire ici même le mécontentement des populations de la Guadeloupe et de la Martinique, qui s'est manifesté, au moment de l'installation de la Pan-american Airways, notamment par des grands rassemblements et des meetings.

J'ai traduit l'inquiétude de ces mêmes populations parce qu'elles se demandent s'il est vrai, comme on peut le lire dans diverses publications émanant de la présidence du conseil, que la Martinique et la Guadeloupe sont comprises dans le système de défense américain du canal de Panama.

A cette occasion, M. le ministre nous a dit qu'il s'agissait de problèmes de haute politique auxquels, étant donné le caractère technique de son ministère, il ne pouvait pas répondre.

Je sais qu'au Conseil de la République, un débat technique, celui-là, s'est engagé au cours duquel les Martiniquais, les Guadeloupéens et les Guyannais ont traduit ce mécontentement, et le fait que les conseillers de la République, quelle que soit l'opinion politique dont ils se réclament, se soient associés pour élever une véhémente protestation, marque bien que l'unanimité de la population antillaise s'émeut de ce fait.

Que s'est-il passé ? Pendant deux ans, on a consacré la quasi-totalité des fonds du F. I. D. O. M. à l'édification d'aérodromes de classe internationale à Fort-de-France et à la Guadeloupe.

Or, la veille de l'inauguration officielle de ces aérodromes, Air-France a liquidé ses services et un personnel exclusivement américain s'est installé à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre.

Le 16 mai, jour de l'inauguration officielle, on a vu les derniers Catalina apparaître sur l'un et l'autre aérodromes pour être bientôt suivis d'appareils puissants de la Panamerican Airways et de la K. L. M.

Vous ne connaissez pas bien nos départements de la Guadeloupe et de la Martinique qu'on a l'habitude d'appeler les deux marches avancées de la civilisation française.

La Guadeloupe et la Martinique sont entourées d'îles américaines et anglaises et, depuis déjà longtemps, elles souffrent d'une sorte d'abandon de la France. Elles voient, non sans aigreur, les îles avoisinantes desservies comme il convient par leur métropole.

J'ai déjà eu l'occasion de dire ici même que, pour que mon courrier parvienne à mes électeurs des dépendances du Nord de la Guadeloupe, je suis obligée de le faire passer par Curaçao, c'est-à-dire par une colonie hollandaise.

J'ai déjà dit également que les enfants de Saint-Martin, colonie française, faute de pouvoir aller à l'école recevoir l'enseignement public français, sont cueillis chaque matin par des voitures qui appartiennent à la Hollande et transportés dans des écoles où l'enseignement leur est donné en anglais, à tel point que la plus grande partie de cette population ne sait plus s'exprimer en français.

Tout cela émeut fortement nos populations. Alors qu'elles ont contribué à financer la réalisation de ces aérodromes français — vous savez en effet que le F. I. D. O. M. est constitué sans doute par une avance de l'Etat mais aussi par des contributions départementales et communales — ces populations en voient exclure les seuls avions français. Elles ne se l'expliquent pas, et elles sont très émues parce que, si elles n'ont certes pas que des compliments à adresser à la France pour l'œuvre qu'elle a accomplie dans nos territoires en trois siècles, elles appréhendent encore davantage l'installation d'un trust américain dans ces petits pays.

En effet, on ne fera croire à personne qu'Air-France se contentera d'un personnel technique et même, en cette occurrence, il faut concevoir que ce personnel technique comprendrait un nombre déjà appréciable d'unités, car il s'agit de terrains très importants.

M. Rosan Girard. Il n'y a plus de personnel dépendant d'Air-France. Il a été chassé et remplacé par un personnel américain.

Mlle Gerty Archimède. La Panamerican Airways ne se contentera pas d'un personnel restreint. Pour être francs, nous connaissons les conceptions raciales des Américains. Nous savons qu'une bonne partie de nos populations se verra écartée de ces services pour des raisons que vous comprenez.

Je rappelle à mes collègues que moi-même, à New-York, passagère d'Air-France, je me suis entendu dire dans un hôtel où Air-France m'avait fait loger, que je ne devais pas aller à la salle à manger pour prendre un repas.

Nous ne voudrions pas, même chez nous, nous entendre dire pareille chose par des Américains qui n'ont apparemment rien à faire ni à la Guadeloupe, ni à la Martinique. (*Très bien! très bien ! à l'extrême gauche.*)

D'autre part, je lis dans une brochure qui nous est distribuée par les soins de la présidence du conseil des lignes très inquiétantes, à savoir que « l'Amérique prévoit, pour effectuer la surveillance des escadres aéronavales dans l'Atlantique ou dans la mer des Caraïbes, quatre grandes bases gardant les quatre routes principales conduisant vers Colon, que les divers autres passages entre l'Atlantique et la mer des Caraïbes, entre Saint-Thomas et la Trinité, sont gardés par deux bases principales, d'ailleurs médiocrement aménagées, Fort-de-France, en territoire français, et Port-au-Prince, en territoire britannique.

« Un tel ensemble de positions stratégiques forme déjà un solide réseau défensif, mais il n'est pas aventuré de penser qu'en cas de guerre, la flotte et l'aviation américaine seraient tentées de s'établir, en outre, dans toutes les rades de l'Amérique centrale qu'il leur conviendrait d'occuper.

« L'idée centrale de la tactique navale américaine étant que la flotte doit être toujours prête à passer d'un océan à l'autre, on comprend que Panama soit devenu la pièce maîtresse de tout le système de la sécurité américaine. »

L'agence française de presse nous apprenait récemment qu'aux abords du canal de Panama, c'est-à-dire aux portes de la Martinique et de la Guadeloupe, avaient lieu récemment les manœuvres navales les plus importantes qu'on ait jamais vues depuis la fin de la guerre et auxquelles prenaient part plus de 100 navires de guerre américains, canadiens, hollandais et anglais. Mais il n'y avait pas de navires français.

Tout cela accroît l'angoisse des mères de famille de la Guadeloupe et de la Martinique. Elles ne comprennent pas que leurs fonds, si modestes soient-ils, aient pu contribuer à aménager des pistes d'envol qui constitueraient une menace pour leurs foyers et les berceaux de leurs enfants.

C'est leurs protestations que je traduis ici et je pense que l'Assemblée nationale adoptera à l'unanimité mon amendement tendant à une réduction de 1.000 francs, pour apaiser ces mamans et aussi pour déterminer le Gouvernement à rétablir la liaison entre les différentes Antilles françaises, d'une part, et entre les Antilles et la métropole, d'autre part.

Nos trois siècles d'appartenance à la France nous donnent le droit d'exiger de ne pas être desservis exclusivement par la Pan American Airways et par la K. L. M. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur certains bancs au centre et à droite.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Si Mlle Archimède veut bien se reporter uniquement à la question de la desserte des Antilles par Air France, je puis lui donner l'assurance que la situation actuelle n'est que provisoire. J'espère qu'avant la fin de l'année, le service régulier sera repris sur les deux aérodromes envisagés par Air France.

En ce qui concerne la seconde partie de son intervention, je ne suis pas compétent pour lui répondre.

Mme la présidente. Mademoiselle Archimède, maintenez-vous votre amendement ?

Mlle Gerty Archimède. Je maintiens mon amendement parce qu'il ne peut que favoriser la solution préconisée par M. le ministre.

Si Air France pensait pouvoir rétablir, avant la fin de l'année, un service régulier, je ne comprends pas pourquoi elle aurait liquidé son personnel, surtout à la veille de l'inauguration de l'aérodrome.

En ce qui concerne la deuxième partie de mon exposé, j'ajoute que, comme par hasard, et avant cette inauguration officielle, le premier appareil qui se soit posé sur la piste de la Guadeloupe, est un Curtiss commando, appareil de guerre américain. Cela nous inquiète, monsieur le ministre et nous demandons un scrutin sur notre amendement.

M. Rosan Girard. C'est pourquoi les journaux de la réaction protestaient contre le monopole du pavillon français. C'est significatif !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics des transports et du tourisme. Si l'explication que je vous ai donnée — et qui constitue d'ailleurs un engagement — vous suffit, il ne reste de votre amendement que l'aspect concernant la politique internationale. A cet égard, je demande à l'Assemblée nationale de le repousser à la suite, non pas de la première partie de votre intervention, mais de la seconde qui est totalement étrangère au débat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de Mlle Archimède.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	232
Majorité absolue	117
Pour l'adoption	205
Contre	27

L'Assemblée nationale a adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1280 au chiffre de 20 millions 872.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de M.le Archimède.

(*Le chapitre* 1280, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1290. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité, et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 8.981.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 13 millions 197.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3010. — Remboursement des frais de déplacement et de missions, 170 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 3020. — Fonctionnement du groupement aérien du ministère. — Carburants et ingrédients, 89 millions de francs. »

Je suis saisie d'un amendement présenté par M. Pineau tendant à reprendre au chapitre 3020 le chiffre du Gouvernement, soit 90 millions de francs.

La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. Mes chers collègues, la commission des finances a demandé à nouveau — car ce n'est pas la première fois que le problème se pose — le rattachement du groupement aérien du ministère des travaux publics au ministère de l'air.

Cette fois-ci, il ne s'agit plus du tout d'une question aussi importante que celle que nous avions précédemment débattue. M. le rapporteur de la commission des finances sera sans doute de mon avis.

En effet, ce virement provient d'une erreur.

On croit communément que le groupement aérien du secrétariat général à l'aviation civile assume exactement les mêmes tâches que le groupement aérien du ministère de l'air. On pense, en particulier, qu'il est chargé de transporter, comme le groupement aérien du ministère de l'air, les personnalités politiques, administratives ou autres.

Or, il n'en est absolument rien. Le groupement de liaison du secrétariat général à l'aviation civile est destiné à assurer les liaisons propres à l'aviation civile. Il transporte le personnel de cette administration et lui seul.

Il transporte aussi le matériel que l'on est obligé de répartir entre des aérodromes parfois extrêmement lointains, et son rattachement au ministère de l'air n'aurait aucune signification, à moins qu'on n'ait préalablement accepté la thèse soutenue il y a un instant par M. Jean-Moreau.

Je crois que, pour le moment, il n'en est rien et que M. le rapporteur ne fait pas une question de principe de l'abattement opéré par la commission des finances.

Je lui demande de considérer qu'il y a eu là une erreur matérielle et de bien vouloir le retirer.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Ce n'est pas en mon nom personnel que cet amendement a été déposé à la commission, monsieur Pineau.

M. Christian Pineau. J'en suis sûr.

M. le rapporteur. Je revendique l'amendement que j'ai déposé et qui concerne l'aviation légère et sportive.

Par contre, je ne revendique pas celui qui est présenté par la commission des finances, dont les membres s'étaient étonnés de l'éparpillement des divers groupements aériens entre le ministère de l'air, l'aéronavale et les ministères civils.

Moi-même, j'ai toujours soutenu qu'il était nécessaire de disposer, au secrétariat général, d'un élément d'aviation susceptible d'effectuer les différentes missions qui sont au nombre de trois : école et entraînement, transports et liaisons, photographie aérienne.

Le total des avions affectés à ces usages s'élevait d'abord à 47 unités. Il est réduit maintenant à 32 pour les trois sections que je viens de définir.

Ces unités, à l'exception de celles affectées à la section de liaison, sont des appareils de petite importance : des Stamp, des Nord, des Siebel, le rôle de ces derniers étant un peu plus important pour la photographie aérienne.

C'est surtout à la section « transports » que nous trouvons 4 Douglas C. 47, un Lockheed 14 et un S. O. 95. Deux S. O. 95 sont prévus à partir du 30 juillet 1950.

Je reconnais que les missions qui incombent à ces trois sections qui composent le groupement aérien sont particulièrement complexes.

Je ne suis pas personnellement opposé à l'abandon de l'abattement proposé, mais, je le répète, je représente ici la commission des finances.

Cet abattement a été effectué dans l'intention très louable d'obtenir la fusion en un seul service des divers groupes aériens.

Vous savez ce qui se passe en Amérique, où il existe un Military Air Transport Service, qui comprend l'aéronavale et également l'armée de l'air, puisque le général qui le commande actuellement appartient à l'armée de l'air et que son vice-commander dépend de la marine. C'est tous les deux ans qu'a lieu la mutation.

Mais je n'insiste pas et je suis tout prêt à renoncer à l'abattement si les membres de la commission des finances qui siègent sur ces bancs, et qui sont à l'origine de la proposition, veulent bien y consentir.

Il semble, madame la présidente, que l'Assemblée soit d'accord sur le rétablissement du crédit prévu par le Gouvernement.

Mme la présidente. M. Gilles Gozard, d'une part, et Mme Reyraud, de l'autre, ont déposé des amendements tendant également à reprendre, pour le chapitre 3020, le crédit de 90 millions de francs proposé par le Gouvernement.

M. le rapporteur. Ces amendements sont identiques au précédent et ils se trouvent satisfaits.

Mme la présidente. La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. Je voudrais présenter quelques observations.

Depuis trois ans, on a procédé à une standardisation et à une réduction des moyens dont dispose le groupement aérien. Nous pensons que la fusion avec les groupements similaires du ministère de l'air ne peut être envisagée, le groupement aérien devant jouer librement son rôle dans l'amélioration de la sécurité de la circulation aérienne.

De plus, l'instruction en vol du personnel navigant ou du personnel d'aérodromes en stage de formation à l'école nationale d'aviation civile, l'entraînement des agents, etc., constituent plusieurs missions qui doivent être remplies par le groupement aérien.

C'est pourquoi nous avons demandé également le rétablissement du crédit.

M. Maurice Rabier. Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. Rabier.

M. Maurice Rabier. Je tiens à signaler, au nom de M. Gilles Gozard, absent aujourd'hui, que son amendement est retiré.

Mme la présidente. L'amendement de M. Gilles Gozard est retiré.

Quant aux deux autres amendements, ils se trouvent satisfaits par l'accord de la commission des finances sur le rétablissement du crédit.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3020, au chiffre de 90 millions de francs, primitivement prévu par le Gouvernement.

(*Le chapitre* 3020, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 3030. — Remboursement forfaitaire à la compagnie Air France des frais d'escale des appareils du groupement aérien du ministère, 13.000.000 de francs ». (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 3040. — Aviation légère et sportive. — Matériel et frais de fonctionnement, 42.017.000 francs ».

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La réduction de 1.000 francs, opérée à ce chapitre, a été effectuée pour signaler au Gouvernement qu'il ne semble pas opportun de réclamer aux aéro-clubs subventionnés par l'Etat le paiement des taxes sur le chiffre d'affaires à l'occasion des baptêmes de l'air et leçons de pilotage.

Le service de l'aviation légère et sportive ne peut qu'approuver la commission des finances. En effet, les aéroclubs, constitués sous le régime de la loi du 1er juillet 1901, ne sont pas des associations à but commercial. Ils sont très surpris de constater que des contrôleurs des contributions indirectes se réfèrent au décret du 6 avril 1950 qui porte codification des textes fiscaux pour leur appliquer la taxe de prestation de service, la taxe sur les transactions et la taxe additionnelle.

Ces différentes taxes sont appliquées, d'une part sur les baptêmes de l'air effectués par les aéroclubs, et d'autre part, sur les cours de pilotage.

Du fait que les ressources ainsi obtenues sont affectées exclusivement au fonctionnement des aéroclubs, on comprend mal que ceux-ci ne soient pas exonérés de ces différentes taxes, puisque leur activité n'entre plus dans le cadre commercial du trafic aérien prévu dans le futur statut de la navigation marchande.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. le ministre et nous lui demandons d'intervenir afin que certains droits ne soient plus perçus auprès des aéroclubs.

S'il peut l'obtenir, nous n'insistons pas pour la réduction indicative.

M. Pierre Beauquier. Certains contrôleurs exagèrent.

M. Paul Couston. C'est l'assassinat des aéroclubs.

M. le rapporteur. Si M. le ministre n'était pas certain d'obtenir satisfaction, la commission des finances préférerait maintenir sa réduction indicative.

Mme la présidente. Dans ces conditions, je mets aux voix le chapitre 3040, au chiffre de 42.017.000 francs.

(*Le chapitre* 3040, *mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. « Chapitre 3050. — Aviation légère et sportive. — Entretien et réparation du matériel volant, 118 millions de francs. »

M. Couston a déposé un amendement qui tend, à titre indicatif, à réduire de 1.000 francs le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Il est heureux, sans doute, qu'on ait mis en chantier des avions avec des moteurs de 75 C. V., mais il est singulier qu'on n'entretienne pas un matériel qui, après revision, serait encore excellent, ainsi que je l'ai dit précédemment.

Un crédit de 118 millions de francs est inscrit à ce chapitre. C'est absolument dérisoire, alors que de nombreux appareils exigent un entretien sérieux.

En effet, les appareils de clubs sont déjà en service depuis trois ou quatre ans et ont atteint, pour la plupart, les 500 heures de vol à l'issue desquelles leur revision est prescrite. Aussi le crédit de 118 millions de francs est-il, je le répète, notoirement insuffisant pour financer toutes ces revisions indispensables.

Mon amendement, déposé à titre indicatif, a pour objet de traduire le mécontentement de l'Assemblée en présence d'un crédit inadmissible. Son adoption vous donnera, monsieur le ministre, une arme efficace, car ce vote, dont j'espère qu'il sera unanime, marquera la volonté de l'Assemblée de voir rétablir, sinon dans ce budget, du moins dans les budgets à venir, les crédits qui sont indispensables si l'on ne veut pas que meurent nos aéroclubs. (*Applaudissements au centre.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je suis d'accord avec M. Couston.

L'an dernier, 189 millions étaient inscrits à ce chapitre. Cette année, le fascicule budgétaire en proposait 120, mais une lettre rectificative a réduit le crédit à 118 millions de francs. Ainsi, avec 60 millions de francs de moins que l'an dernier, il ne sera évidemment pas possible de réaliser autant de travaux qu'en 1949.

Je me permets incidemment de déclarer que si l'aviation légère et sportive était rattachée au secrétariat d'Etat à l'air (*Sourires*), l'armée de l'air, je tiens à l'affirmer, lui rendrait certainement quelques services dont la rémunération n'aurait pas besoin d'être prévue au budget.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Notre distingué rapporteur a, comme on dit, de la suite dans les idées. (*Sourires.*)

Cela dit, je ne m'oppose pas à l'amendement de M. Couston. Il m'aidera à obtenir les crédits nécessaires.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Couston.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3050, au nouveau chiffre de 117.999.000 francs, qui résulte de l'adoption de l'amendement de M. Couston.

(*Le chapitre* 3050, *mis aux voix avec ce chapitre, est adopté.*)

« Chap. 3060. — Aéroports et navigation aérienne. — Matériel et frais de fonctionnement, 826.405.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Météorologie nationale. — Matériel et frais de fonctionnement, 510.361.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Bases aériennes. — Matériel et frais de fonctionnement, 47.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3090. — Personnel militaire. — Alimentation, 6 millions 302.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3100. — Personnel militaire. — Habillement et campement. — Couchage et ameublement, 3.005.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3110. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 5.475.000 francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 3120. — Ecoles de l'aviation civile, 116 millions de francs. »

M. Marius Cartier a déposé un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Cartier.

M. Marius Cartier. Notre amendement, déposé à titre indicatif, a pour objet d'élever une protestation contre la réduction des crédits destinés à l'école nationale d'aviation civile d'Orly.

En effet, les crédits de l'exercice 1949, pour cette école, étaient de 324.950.000 francs, et vous n'avez prévu, pour 1950, que 116 millions. C'est là le signe d'une politique de démission nationale.

Il s'agit, pour le Gouvernement, de réduire l'aviation civile et commerciale à sa plus simple expression. Le Gouvernement estime qu'il est inutile de former des pilotes, du personnel de navigation pour notre aviation civile et commerciale, parce qu'il se prépare à livrer les lignes à des compagnies étrangères, comme l'a démontré tout à l'heure notre amie Archimède.

C'est pourquoi, au moment où il supprime des centres de formation professionnelle, il réduit en même temps de moitié le nombre des apprentis à l'école d'Orly. Il en est de même, d'ailleurs, pour l'école d'apprentissage d'Air-France de Vilgenis, qui possède un équipement moderne pour lequel des frais importants ont été engagés; grâce à l'existence de cette école, il est possible de former du personnel déjà employé à la compagnie, pour une dépense extrêmement raisonnable.

Nous pensons qu'il est nécessaire, dans l'intérêt national, de maintenir ces écoles et de leur fournir les crédits qui leur sont nécessaires pour former un grand nombre de pilotes et du personnel navigant.

Il est possible de trouver des ressources nouvelles pour financer ces deux écoles.

C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée nationale de voter notre amendement indicatif, qui a pour objet de demander au Gouvernement de rétablir les crédits alloués en 1949 à l'école nationale d'aviation d'Orly et d'inviter la direction d'Air-France à ne pas réduire le nombre des apprentis de l'école d'apprentissage de Vilgenis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La réduction du crédit inscrit à ce chapitre, qui est passé de 324.953.000 francs l'an dernier, à 116 millions de francs cette année — 120 millions de francs, d'abord, diminués de 4 millions par lettre rectificative — a retenu notre attention.

D'après les renseignements que j'ai recueillis auprès du secrétariat général, il apparaît qu'Air-France n'a pas, cette année, à former de personnel navigant.

Nous nous sommes donc inclinés et les crédits ont été ajustés aux besoins.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je ne peux que confirmer ce que vient de dire M. le rapporteur.

M. Marius Cartier. Nous demandons le scrutin.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de M. Cartier.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	566
Majorité absolue	284
Pour l'adoption	180
Contre	386

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3120 au chiffre de 116 millions de francs.

(*Le chapitre 3120, mis aux voix, est adopté.*)

M. Henri Bouret. Madame la présidente, puis-je présenter une observation sur le chapitre 1170 qui paraît avoir été adopté ?

Mme la présidente. Oui, monsieur Bouret, ce chapitre est adopté.

M. Henri Bouret. Sur ce chapitre, la commission des finances avait proposé une réduction indicative de 1.000 francs, pour qu'il soit remédié à l'insuffisance des radio-sondages.

Je n'ai pas entendu, à ce sujet, l'exposé de M. le rapporteur.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. En effet, je n'ai pas mentionné cette question.

Nous avons traité, lors de l'examen de ce chapitre, d'une question concernant les ouvriers imprimeurs, mais j'ai négligé de parler de la volonté de la commission des finances d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance des radio-sondages.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le chapitre a été voté sans opposition.

M. le rapporteur. La réduction qu'a proposée la commission subsiste avec le sens que nous lui avons donné.

M. le ministre voudra bien en tenir compte.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Certainement.

Mme la présidente. « Chap. 3130. — Loyers et indemnités de réquisition : 62.599.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La commission des finances a effectué une réduction de 1.000 francs pour inviter le Gouvernement a poursuivre la libération progressive des immeubles à usage d'habitation encore réquisitionnés.

Il ne reste actuellement que sept immeubles à usage d'habitation réquisitionnés pour les besoins de l'aéronautique civile, dont cinq, situés dans l'emprise de l'aérodrome de Rennes-Saint-Jacques, sont en instance d'expropriation. Pour les deux autres, la réquisition est en cours de transformation en location.

Tous sont, d'ailleurs, utilisés à usage d'habitation par des personnels relevant du secrétariat général à l'aviation civile.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, la commission des finances ne s'oppose pas au rétablissement du crédit proposé par le Gouvernement.

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3130 au nouveau chiffre de 62.600.000 francs, accepté par la commission à la demande du Gouvernement.

(*Le chapitre 3130, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 3140. — Indemnités de réquisition. — Règlement des arriérés, 30 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3150. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payements pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3160. — Payements à l'Imprimerie nationale, 23 millions 525.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3170. — Remboursements à l'imprimerie des Journaux officiels, 818.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3180. — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 480 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Acquisition de véhicules automobiles, 47 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3200. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 300 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. « Chap. 3210. — Réparations et entretien des matériels aéronautiques et nautiques, 94.999.000 francs. »

Mme Reyrand a présenté un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Garcia, pour défendre cet amendement.

M. Félix Garcia. Mon ami M. Gresa a fait, au cours de la discussion générale, la démonstration du sabotage voulu de notre aviation commerciale au profit de l'aviation américaine.

Tous les moyens sont bons pour aboutir à ce résultat, même si cela entraîne mort d'hommes, comme l'accident survenu à l'hydravion géant « Laté 631-03 » à Arcachon, l'an dernier, qui coûta la vie à douze personnes appartenant au corps d'élite des navigants: ingénieurs, pilotes, radio, mécaniciens, électriciens, etc.

C'est de cet accident — qui n'était pas le premier pour ce type d'avion — que je voudrais, d'abord, vous entretenir.

M. Gresa vous en a parlé et je pensais, monsieur le ministre, qu'au cours de la discussion générale, vous nous donneriez quelques explications, mais vous vous en êtes bien gardé.

Aussitôt après la catastrophe que je viens de rappeler, la grande presse, autrement dit la presse aux ordres, essaya d'orienter l'émotion populaire...

M. Pierre Beauquier. L'*Humanité* n'est pas la grande presse!

M. Félix Garcia. J'ai dit la presse aux ordres, aux ordres des capitalistes américains très exactement, celle que vous appelez, vous, la grande presse, la grande presse pourrie.

C'est très clair maintenant.

M. Paul Couston. Vous êtes très sévère pour *l'Humanité*.

M. le rapporteur. Ne soyez donc pas méchant, monsieur Garcia.

M. Félix Garcia. Je ne suis pas méchant, j'exprime là des vérités évidentes.

Cette grande presse essaya, dis-je, d'orienter l'émotion populaire: « Il faut interdire l'exploitation de ce type d'avion. Ces appareils sont une monstruosité, etc. ».

Voilà ce que nous lisions dans cette presse.

Le fait même que, l'accident à peine connu, la presse américaine de langue française, si vous préférez une autre désignation, l'*Aurore* en tête, s'en soit pris avec violence au matériel français et exigea l'abandon des « Laté 631 », est lourd de sens.

Mais *Le Monde*, lui, plus circonspect, se demandait s'il n'y avait pas eu crime, car c'est ainsi qu'il faut poser la question.

Le « Laté 631 » était un appareil de grande classe. Les techniciens, les ouvriers, qui l'ont fabriqué ou utilisé, sont unanimes et catégoriques sur ce point. Tous les pilotes ont déclaré: nous sommes volontaires pour n'importe quelle mission, à n'importe quel moment, à bord d'un « Laté 631 ».

Dans ces conditions, je le répète, comment pourrions-nous ne pas parler de crime et de sabotage?

L'accident du 28 mars est survenu au cours d'un vol qui était, à la fois, vol d'essai et vol de réception. L'appareil quittait Biscarosse pour être pris en charge par la société d'exploitation du matériel aérien français.

La S.E.M.A.F. avait pris la décision, en 1949, d'utiliser les « Laté » come avions cargos.

Le « Laté 631-03 » effectua des liaisons régulières sans escales de Biscarosse à Abidjan, en transportent diverses marchandises. Son dernier voyage, écrivit *Le Monde*, fut un véritable succès. Et c'est au lendemain même de ce succès que le deuxième hydravion qui devait être livré à la S.E.M.A.F. s'abima dans les flots.

Immédiatement, la base de Biscarosse fut fermée et le personnel licencié, au mépris des engagements pris par la société Air France.

L'interdiction de voler s'abat sur le « Laté 631 ». La voie est désormais ouverte pour les Constellation, et la route des Antilles passe par New-York.

Ainsi, sont anéantis, au profit de l'étranger, les milliards qu'a coûté la fabrication des « Laté ». Ainsi deviennent inutiles la base de Biscarosse, avec toutes ses infrastructures, et l'installation de l'hydrobase des Antilles avec — je cite ceci à titre d'exemple — le transport et l'installation d'un chariot de mise à l'eau de 70 tonnes.

Ainsi est abandonnée, aux compagnies aériennes américaines, une ligne d'intérêt national, au surplus parfaitement rentable, puisque tous les voyages se faisaient à plein.

Ainsi, sont réduits au chômage des dizaines de ces techniciens français dont nous devons être fiers et qui, professionnellement, n'ont rien à apprendre de ces Américains au profit desquels on liquide notre aviation.

Voilà la vérité sur l'accident du « Laté 631-03 ». Il a été saboté comme furent sabotés ses frères. Saboté par qui et pour qui ?

Cherchez à qui le crime profite et vous connaîtrez le coupable.

Je viens de montrer à qui le crime profite.

Et si vous prétendez le contraire, alors faites-nous connaître les causes de l'accident; donnez-nous le résultat de l'enquête qui a été faite.

Vous avez dit, monsieur le ministre, que cette enquête n'était pas terminée. Elle ne se terminera pas plus que les précédentes. A qui ferez-vous croire qu'il faut trois mois pour mener cette enquête, alors que tous les moteurs, que toute la carcasse de l'hydravion ont été repêchés?

Vous pourriez nous dire où nous en sommes, quels sont les résultats acquis, mais vous ne le faites pas parce que vous ne voulez pas et que vous ne pouvez pas le faire.

Voilà la politique que vous prétendez mener au nom de la France, au nom du pays que vous ne représentez pas du tout.

Pour nos populations, il reste une chose qui est claire, c'est que vous êtes les artisans de la ruine et de la misère pour tous ceux qui vivent de l'aviation.

Dans mon département des Landes, il n'y a que deux localités intéressées par l'aviation, celle de Biscarosse dont je viens de parler, et celle d'Aire-sur-Adour où se trouve une petite usine, les établissements Fouga.

La base de Biscarosse est morte. Quant à l'usine Fouga, écoutez ce que m'écrivent les ouvriers dans une lettre en date du 1er juin:

« Aujourd'hui, malgré les efforts conjugués de la direction et du personnel pour satisfaire les besoins des utilisateurs de nos matériels; malgré les assurances fournies à maintes reprises à notre direction par les services du secrétariat d'Etat aux forces armées (Air) et par les services du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale sur l'intérêt des études et des réalisations des établissements Fouga; malgré le retentissement mondial de certaines de nos productions, comme l'avion léger à réaction « Fouga-Cyclone » par exemple, notre usine est à la veille de cesser complètement son activité, faute de toute nouvelle commande pour l'exercice 1950. »

Après avoir souligné les graves conséquences sociales qu'entraînerait la fermeture de l'usine pour une commune comme Aire-sur-l'Adour, dont la vie économique dépend uniquement de l'activité des établissements Fouga, les ouvriers me demandent d'intervenir immédiatement et énergiquement auprès du ministère de l'air et du ministère des travaux publics et des transports, afin que les commandes sollicitées par l'usine pour maintenir en place leur faible personnel actuel, soient passées d'extrême urgence car, à la fin du présent mois, la totalité des ouvriers seront sans travail.

C'est très volontiers que je le fais, car tout cela est véritablement scandaleux.

Voilà pourquoi nous avons déposé cet amendement, en lui donnant le sens suivant: d'une part, que soit levée l'interdiction d vol pour les Laté 631, que soient remises en exploitation la base de Biscarosse et la ligne des Antilles et, naturellement, que soit repris le personnel licencié; d'autre part, que soient passées d'urgence des commandes à l'usine Fouga d'Aire-sur-Adour pour éviter qu'à la fin du mois de juin, les 200 ouvriers qu'elle compte, alors qu'elle en a eu jusqu'à 300, ne soient à leur tour sans travail.

M. Paul Couston. Alors, votez les crédits, monsieur Garcia!

M. Félix Garcia. Si vous voulez des crédits, vous savez où les prendre: sur les crédits de guerre; nous vous le dirons aussi souvent qu'il le faudra.

M. Jacques Gresa. Monsieur Couston, vous avez voté la loi des maxima.

M. Paul Couston. Dans le cadre de la loi des maxima, vous pouvez demander l'affectation de crédits à l'objet qui vous intéresse.

Mme la présidente. La parole est à M. Pineau, contre l'amendement.

M. Christian Pineau. Je prendrai d'autant plus facilement position contre l'amendement de notre collègue que la base de Biscarosse n'est pas en cause, puisque la commission des finances a déjà déposé un amendement comportant une réduction indicative de 1.000 francs pour marquer son désir de voir maintenir la base de Biscarosse.

Si donc nous sommes d'accord pour adopter l'amendement de la commission des finances, celui de M. Garcia est inutile.

Mme Renée Reyraud. Le Gouvernement est-il d'accord avec vous?

M. Félix Garcia. Dans quel sens entendez-vous ce maintien?

M. Christian Pineau. Veuillez me laisser terminer mes explications.

M. Félix Garcia. Vous préférez ne pas répondre à cette question parce qu'elle vous gêne.

M. Christian Pineau. Je veux répondre sur le fond...

M. Félix Garcia. Répondez!

M. Christian Pineau. ...c'est-à-dire au sujet de l'accident qui a eu lieu et auquel il vient d'être fait allusion.

La compagnie destinée à exploiter le Laté-631 a été fondée par l'un de nos anciens collègues du Conseil de la République, M. Brunhes qui appartenait, d'ailleurs, au parti républicain de la liberté, c'est-à-dire à un des groupements modérés du Conseil de la République.

M. Brunhes, qui était président de la commission des transports du Conseil de la République, était un aviateur, très épris des choses de l'aviation.

Il a demandé le concours entier du ministère des travaux publics et des transports pour monter cette affaire.

Je prends volontiers la responsabilité de le lui avoir donné, de l'avoir aidé à trouver tous les moyens nécessaires pour essayer de sauver le Laté-631, que beaucoup de compagnies ne voulaient plus utiliser après ses récents accidents.

Il est arrivé le malheur que vous savez. J'ai, en effet, demandé, d'accord avec M. Brunhes, qu'une enquête aussi approfondie que possible soit effectuée à la suite de cet accident.

M. Brunhes a d'ailleurs participé à ces travaux. Comme il était le plus touché par cet accident, étant l'animateur de la société, je n'ai pas besoin de dire qu'il a tenu à ce que les travaux d'enquête soient poursuivis d'une façon aussi précise que possible.

Jusqu'à présent, à moins de faits nouveaux — ce que M. Chastellain nous dira peut-être — les résultats de cette enquête ne sont pas connus, car on n'a pu déceler les causes réelles de l'accident.

Mais, aujourd'hui, nous nous trouvons devant un fait nouveau qui pose une question très grave.

On vient de nous présenter un nouveau principe de droit pénal. On nous dit en substance: « Nous, nous disons qu'il y a eu sabotage. A vous de prouver le contraire ».

En d'autres termes, selon ce nouveau principe de droit pénal, on vous dit: « Vous êtes coupables », et c'est à vous de prouver que vous n'êtes pas coupables.

Je dis tout de suite que s'il s'agit de voter un principe de droit pénal de ce genre, qui est peut-être appliqué dans d'autres pays, mais qui, je l'espère, ne le sera jamais en France, je voterai contre l'amendement de Mme Reyraud, soutenu par M. Garcia.

M. Jacques Gresa. Vous pourriez peut-être nous parler des conclusions des enquêtes relatives aux accidents de l'île de Bahrein.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. M. Pineau a indiqué que la commission des finances avait opéré une réduction indicative de 1.000 francs pour demander le maintien de la base de Biscarosse.

En effet, on ne sait pas encore ce que feront les hydravions dans l'avenir. Pour l'instant, on n'en parle pas. On en est à ce qu'on appelle communément les « avions à roulettes ». Mais il reste peut-être une possibilité dans l'avenir pour des superavions qui seraient des hydravions.

La commission des finances, à la suite du désir exprimé par un commissaire, demande que la base de Biscarosse soit maintenue.

Voilà le but unique de l'abattement effectué par la commission des finances. Nous le maintenons.

Mme la présidente. La parole est à M. Garcia.

M. Félix Garcia. Je constate que l'ancien ministre des transports, qui porte évidemment une grosse part de responsabilité dans cette affaire — c'est d'ailleurs pour cela qu'il s'est senti touché...

M. Christian Pineau. Pas par vous!

M. Félix Garcia. ...et qu'il a voulu répondre — ne nous a pas apporté d'apaisements et n'a surtout pas répondu à ma question, pas plus d'ailleurs que M. Jean-Moreau, rapporteur.

M. le rapporteur. Je vous ai dit que la commission avait opéré une réduction indicative de 1.000 francs pour marquer son désir de voir maintenir la base de Biscarosse.

M. Félix Garcia. Il ne s'agit pas de maintenir les installations de la base de Biscarosse, car elles existent. Tout ce que vous pourriez faire, ce serait de les faire disparaître.

En outre, nous savons très bien à quelle fin pour pourriez utiliser éventuellement cette base, en cas de guerre, dans le cadre de cette politique d'agression que vous préparez...

M. le rapporteur. C'est à moi que vous dites cela ?

M. Félix Garcia. C'est à votre Gouvernement et à la majorité, dont vous êtes solidaire, monsieur le rapporteur.

Ce que nous demandons — et c'est pourquoi nous exigeons un vote sur notre amendement — c'est que l'exploitation de la ligne des Antilles soit reprise et que la base de Biscarosse recommence à fonctionner comme base civile, comme tête de la ligne des Antilles.

Nous ne demandons pas du tout qu'on maintienne cette base pour le but que j'indiquais.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je tiens à dire à M. Garcia que la suppression de la base de Biscarosse est prévue par le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale. Voilà la vérité.

Il y a actuellement du personnel de base. D'après ce qui a été dit, on doit supprimer la base et licencier le personnel.

Nous sommes partisans, à la commission des finances, du maintien de cette base.

Je connais très bien la base de Biscarosse. Il existait une base terrestre à Parentis. La base de Biscarosse a été mise en activité pour tâcher d'attirer les passagers des Clippers, hydravions américains, qui s'arrêtaient alors à Lisbonne et les amener à Paris.

Personnellement, je suis absolument partisan du maintien de cette base.

En ce qui concerne les Laté 631, vous savez que ces appareils ont eu des accidents, voilà quelques années, notamment un sur la côte de l'Amérique du Sud, l'autre dans l'étang de Biscarosse, qui avaient provoqué à l'époque, si mes souvenirs sont exacts, la réquisition de la société Latécoère. Je ne crois pas que nous ayons eu beaucoup de renseignements sur les causes de ces accidents. Depuis lors, il y a eu encore de nombreux accidents avec le Laté 631.

Si le ministère de l'air a pris la décision d'arrêter la fabrication des Laté, c'est peut-être parce que, sur dix avions Laté 631, sept avaient eu des accidents sans que l'on ait eu connaissance exactement des causes de ces accidents et qu'il ne restait plus que trois ou quatre de ces appareils.

Je ne vous suis pas en ce qui concerne le Laté 631, mais je vous approuve en ce qui concerne le maintien de la base de Biscarosse.

M. Félix Garcia. Je constate que ce que vous venez de dire ne fait que confirmer notre point de vue. Il ne s'agit pas, bien entendu, de supprimer la base de Biscarosse, ni même de la maintenir purement et simplement, mais surtout de la remettre en exploitation.

M. le rapporteur. Avec quels appareils ?

M. Félix Garcia. Avec des Laté 631, qui sont parfaitement capables de voler. C'est le personnel navigant qui le dit et il est aussi qualifié pour le prétendre que ceux qui ont intérêt à soutenir le contraire.

En second lieu, je constate que l'ancien ministre des travaux publics, M. Pineau, n'a pas répondu à ma question concernant les accidents et, monsieur le rapporteur, vous venez de le mettre en bien mauvaise posture.

Vous avez confirmé tout ce que je venais de dire, à savoir que des appareils frères du Laté 631-0-3 avaient eu des accidents et que jamais les enquêtes n'avaient abouti. Si elles n'ont pas abouti, il faut en adresser le reproche au ministre qui était chargé de les mener.

Ces avions ne peuvent pas voler, nous dites-vous, vous appuyant sur le fait qu'ils ont eu des accidents. Mais nous n'avons jamais connu les résultats des enquêtes faites au sujet de ces accidents, nous n'avons jamais su pourquoi ils s'étaient produits.

C'est précisément, monsieur Pineau, ce que nous vous reprochons : ne pas nous avoir communiqué les résultats des enquêtes.

Si ces résultats n'ont pas été communiqués, c'est parce qu'il y avait des coupables, c'est parce qu'il s'agissait de sabotages.

Voilà pourquoi nous maintenons notre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je voudrais tout de même qu'il soit bien entendu une fois pour toutes qu'il n'y a pas eu de sabotage. Je n'ai pas actuellement entre les mains les résultats de cette enquête.

M. Félix Garcia. C'est justement ce que nous vous reprochons.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Vous pouvez me le reprocher, mais je ne vois pas pourquoi vous établissez une relation de cause à effet en disant qu'il y a sabotage.

Je dois confirmer à M. le rapporteur qu'il est exact qu'il a été décidé de fermer la base de Biscarosse par mesure d'économies. Il s'agit d'ailleurs d'une mesure générale visant toutes les hydrobases.

En ce qui concerne spécialement Biscarosse, cette fermeture, en tout état de cause, n'interviendra pas avant janvier 1951. Vous aurez tout le temps d'ici là d'avoir les résultats de l'enquête.

Mme la présidente. La parole est à M. Garcia pour répondre à M. le ministre.

M. Félix Garcia. Je maintiens l'amendement parce que je constate que l'on ne nous donne aucune explication.

J'ai sous les yeux un article paru dans *le Monde* du 30 mars 1950, à l'époque où s'est produit le dernier accident des Laté. *Le Monde* n'est pas un journal communiste, vous en conviendrez. Voici ce que disait *Le Monde:*

« La S. C. M. A. F. devait conclure aujourd'hui avec le Gouvernement un accord lui concédant l'exploitation de nouveaux appareils. Qu'il y ait là des coïncidences curieuses, c'est tout ce qu'on peut affirmer pour le moment. L'hypothèse d'une explosion due à des vapeurs d'essence envahissant peu à peu la coque était valable pour l'accident des Antilles ». — C'est *Le Monde* qui le dit, et non pas nous — « Elle ne l'est pas pour un vol aussi bref qui ne donnait pas le temps au carburant de se répandre ni aux vapeurs de saturer l'air de la cabine. »

Vous dites que c'est à nous d'apporter la preuve qu'il y avait sabotage. Personnellement, je vous demande d'apporter le résultat de l'enquête qui montrera qu'il n'y a pas sabotage. Or, vous en êtes absolument incapables.

Par ailleurs, M. Pineau voudrait nous entraîner sur le terrain juridique. Je ne suis pas juriste. Mais lorsqu'il y a un tel faisceau de présomptions...

M. Christian Pineau. Il n'y a pas l'ombre d'une présomption.

M. Félix Garcia. ...qu'un journal comme *Le Monde* arrive à s'en émouvoir, cela signifie bien que nous avons raison, même si nous n'avons pas évidemment un flagrant délit à vous mettre sous le nez.

M. Christian Pineau. Une présomption doit être basée sur un commencement de preuve. Or, vous n'apportez jamais de preuve à l'appui de vos affirmations.

Mme la présidente. L'amendement est-il maintenu ?

M. Félix Garcia. Oui, madame la présidente. Et nous demandons le scrutin.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement de Mme Reyraud.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	569
Majorité absolue	285
Pour l'adoption	180
Contre	389

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3210, au chiffre de 94 millions 399.000 francs.

(*Le chapitre 3210, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3220. — Entretien des immeubles, 48.732.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3230. — Entretien des immeubles. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 3240. — Travaux d'entretien des bases aériennes, 488.648.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3250. — Travaux d'entretien des bases aériennes. — Travaux à effectuer pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 332.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Allocations de logement, 4.921.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Primes d'aménagement et de déménagement, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4030. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale et frais médicaux et pharmaceutiques. » — (Mémoire.)

« Chap. 4040. — Œuvres sociales, 31.170.000 francs. » — (*Adopté.*)

Mme la présidente. L'Assemblée voudra sans doute renvoyer la suite du débat à la prochaine séance. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT D'UNE LETTRE RECTIFICATIVE

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, une lettre rectificative au projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes d'intérêt général entre le continent et la Corse, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale, et la France et l'Extrême-Orient, l'Océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale (nos 6019, 6369).

La lettre rectificative sera imprimée sous le n° 10347, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITION DE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Minjoz une proposition de loi tendant à l'abrogation de l'article 111 de l'ordonnance n° 45-2441 du 19 octobre 1945 portant code de la nationalité française.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 10337, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Paul Bastid une proposition de loi sur les locations de fonds de commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 10349, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Montagnier et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à supprimer le 3e paragraphe de l'article 968 du code général des impôts qui fixe le montant de la cotisation à 300 francs inclus dans le prix du permis de chasse pour être destiné aux fédérations départementales des chasseurs.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 10352, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Montagnier et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à exonérer les vins, cidres et bières de la taxe de 1 p. 100 créée par la loi n° 50-388 du 2 avril 1950 définie à l'article 14 de cette loi.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 10353, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Coffin une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser les victimes des dégâts causés par les orages dans le département du Cher.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10338, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Mondon une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à faire paraître le règlement d'administration publique prévu par l'article 32 de la loi du 2 août 1949 portant réforme du régime des pensions du personnel de l'Etat.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10339, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Gilles Gozard une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à accorder un secours immédiat et l'indemnisation intégrale pour les dégâts causés par l'orage de grêle du 16 juin 1950 qui a dévasté la commune de Lurcy-Levy (Allier) et les communes environnantes.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10350, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Paul Coste-Floret une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser les victimes de l'orage de grêle qui s'est abattu le 16 juin 1950 sur le département de l'Hérault.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10351, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Rosenblatt et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à remettre en pratique les dispositions réglementaires et administratives relativement à l'enseignement de la langue allemande dans les institutions d'enseignement des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10354, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'éducation nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Guiguen et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à faire assurer la liaison téléphonique entre les ports bretons et les différents postes de météo régionaux afin de permettre l'affichage des avis de coups de vent et de tempêtes.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10355, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la marine marchande et des pêches. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Biondi et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux victimes de l'orage qui s'est abattu sur les cantons de Neuilly-en-Thelle, Creil, Mouy, Liancourt et Clermont, dans la nuit du 6 au 7 juin 1950, par l'octroi de secours d'urgence et par l'exonération d'impositions au titre de l'année 1950.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10356, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Leenhardt et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à autoriser l'importation de certains biens d'équipement en franchise des droits de douane.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 10358, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques. (*Assentiment.*)

— 6 —

DEPOT DE RAPPORTS

Mme la présidente. J'ai reçu de Mme Poinso-Chapuis un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des affaires économiques, sur les propositions de loi: 1° de MM. Charles Schauffler, Jean-Louis Tinaud et Louis Rollin tendant à interdire le système de vente avec timbres-primes ou tous autres titres analogues ou avec primes en nature; 2° de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, sénateur, tendant à modifier la législation en matière de vente avec primes, de façon à prévenir et réprimer les fraudes (n°s 8423, 9274, 9441).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 10348 et distribué.

J'ai reçu de M. Cayol un rapport fait au nom de la commission de la marine marchande et des pêches sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi portant modification à l'article 111 et aux articles 113 à 117 du code du travail maritime (n° 9410).

Le rapport sera imprimé sous le n° 10357 et distribué.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Demain, mardi 20 juin 1950, à neuf heures trente minutes, première séance publique:

Nomination, par suite de vacance, d'un membre de commission.

Vote en deuxième lecture du projet de loi prévoyant la création d'un conseil supérieur de l'entr'aide sociale (n°s 9972-10161. — M. Bouxom, rapporteur) (sous réserve qu'il n'y ait pas débat);

Suite de la discussion du projet de loi et des lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 (n°s 8337, 8426, 9215, 9521, 9546, 9727, 9917, 9948, 10035, 10045, 10181, 10283. — M. Charles Barangé, rapporteur général):

Travaux publics, transports et tourisme (*suite*) (II. — Aviation civile et commerciale). — M. Jean-Moreau, rapporteur.

Affaires étrangères. — M. Dusseaulx, rapporteur.

Anciens combattants et victimes de la guerre. — M. Aubry, rapporteur.

A quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion de fascicules budgétaires inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite de la discussion de fascicules budgétaires inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 15 juin 1950.*

RÉMUNÉRATION DES FONCTIONNAIRES D'OUTRE-MER (L. n° 2459)

Page 4826, 1re colonne, article 5, 7e ligne,

Lire: « ... n° 49-1026 du 27 juillet 1949, n° 49-1029 du 27 juillet 1949, n° 49-1622 du 28 décembre 1949, n° 49-1624 du 28 décembre 1949... ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 16 juin 1950.*

ORGANISATION DES CORPS D'OFFICIERS DE L'ARMÉE DE MER ET DU CORPS DES ÉQUIPAGES DE LA FLOTTE (L. n° 2462)

Page 4887, 1re colonne, article unique, 2e alinéa, 2e ligne:

Au lieu de: « ... s'il ne remplit pas l'une des conditions suivantes: »,

Lire: « ... s'il ne remplit l'une des conditions suivantes: ».

OPPOSITION au vote sans débat, en deuxième lecture, du projet de loi portant ouverture de crédits et autorisation d'engagement de dépenses au titre du budget général de l'exercice 1949 (subventions au fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (F. I. D. E. S.) et au fonds d'investissement pour le développement économique et social des départements d'outre-mer (F. I. D. O. M.) (nos 9379, 9985, 10197), formulée par M. FELIX-TCHICAYA.

Je déclare faire opposition au vote sans débat, ayant des observations à présenter.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil à la discussion d'urgence demandée par M. Viatte sur sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à pratiquer une politique de stockage des fromages de garde (n° 10227).

17 juin 1950.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 12 juin 1950 par M. Viatte pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à pratiquer une politique de stockage des fromages de garde.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que compte tenu des décisions prises par l'Assemblée nationale pour la discussion des textes budgétaires, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil à la discussion d'urgence demandée par Mme Ginollin pour sa proposition de loi tendant à maintenir le régime des réquisitions en matière de logement (n° 10261-10294).

16 juin 1950.

Monsieur le président.

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 13 juin 1950 par Mme Ginollin pour sa proposition de loi tendant à maintenir le régime des réquisitions en matière de logement.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, compte tenu des décisions prises par l'Assemblée nationale pour la discussion des textes budgétaires, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil aux discussions d'urgence demandées: 1° par M. Maton, pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser, par l'octroi d'un premier secours de 50 millions, les victimes des orages qui ont saccagé, ces temps derniers, de nombreuses communes du département du Nord et à prendre toutes mesures propres à indemniser les sinistrés ainsi qu'à les exonérer des impôts afférents à l'année 1950 (ns 10263); 2° par M. Genest, pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à indemniser, par l'octroi d'un premier secours de 6 millions, les victimes de l'orage survenu au Sud de la région chartraine le 26 mai 1950, notamment dans les communes de Berchères-les-Pierres et Sours, et à prendre toutes mesures propres à indemniser les sinistrés, ainsi qu'à les exonérer des impôts afférents à l'année 1950, au prorata des dégâts subis (ns 10264).

16 juin 1950.

Monsieur le président.

Vous avez bien voulu me communiquer les demandes de discussion d'urgence déposées au début de la séance du 13 juin 1950 par MM. Maton et Genest pour leurs propositions de résolution tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux victimes de calamités agricoles.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des crédits ont été prévus au chapitre 6010 du budget du ministère de l'intérieur pour l'attribution de secours d'urgence aux victimes de calamités publiques.

Il convient en outre d'ajouter que la législation fiscale existante permet de tenir compte de la pénible situation des sinistrés sans que l'intervention de mesures particulières soit nécessaire.

Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de ces demandes de discussion d'urgence.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par M. le président du conseil à la discussion d'urgence demandée par M. Ruffe pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à attribuer un secours d'urgence aux sinistrés par la grêle qui s'est abattue le 11 juin 1950 dans la région de Duras (Lot-et-Garonne) (n° 10-271).

17 juin 1950.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 14 juin 1950 par M. Ruffe, tendant à inviter le Gouvernement à attribuer un secours d'urgence aux sinistrés par la grêle qui s'est abattue le 11 juin 1950 dans la région de Duras (Lot-et-Garonne).

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des crédits ont été prévus au chapitre 6010 du budget du ministère de l'intérieur pour l'attribution de secours d'urgence aux victimes de calamités publiques.

Il convient en outre d'ajouter que la législation fiscale existante permet de tenir compte de la pénible situation des sinistrés sans que l'intervention de mesures particulières soit nécessaire.

Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma très haute considération.

Signé: G. BIDAULT.

AVIS MOTIVE DE L'OPPOSITION

formulée par la commission de l'agriculture à la discussion d'urgence demandée par M. Pflimlin pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre l'initiative d'une organisation européenne des principaux marchés agricoles (n° 10.254).

14 juin 1950.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître, qu'au cours de sa séance d'aujourd'hui, la commission de l'agriculture a repoussé, par 25 voix contre 15, la demande de discussion d'urgence de la proposition de résolution (n° 10.254) de M. Pflimlin tendant à inviter le Gouvernement à prendre l'initiative d'une organisation européenne des principaux marchés agricoles.

AVIS DE LA MAJORITÉ

Les membres de la majorité de la commission ont estimé qu'il n'y avait pas lieu d'adopter la procédure d'urgence pour examiner cette proposition, les uns pour des raisons de procédure, les autres pour des raisons touchant au fond même du problème ainsi posé.

AVIS DE LA MINORITÉ

Les membres de la minorité se sont prononcés en faveur de la discussion d'urgence dans le but de manifester rapidement leur position.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de la commission,
Signé: MOUSSU.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 19 JUIN 1950

(Application des articles 91 à 97 du règlement.)

« Art. 91. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

AGRICULTURE

15067. — 19 juin 1950. — **M. Géraud Jouve** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quel a été le montant, en 1949, des subventions accordées, dans le département du Cantal, par le fonds forestier national; 2° quels en ont été les bénéficiaires (collectivités et particuliers).

15068. — 19 juin 1950. — **M. Géraud Jouve** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quel a été, pour l'année 1949, et pour le département du Cantal, le montant total: 1° des allocations aux vieux travailleurs agricoles, assurés sociaux; 2° des allocations aux vieux travailleurs agricoles non assurés sociaux; 3° des allocations temporaires aux vieux travailleurs agricoles non salariés.

15069. — 19 juin 1950. — **M. Géraud Jouve** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quelles mesures il a envisagées ou prises pour assurer, en 1950, l'exportation d'une fabrication particulièrement abondante de fromages et, notamment, des fromages dits de garde tels que le Cantal; 2° si nos conseillers commerciaux à l'étranger ont pris les informations et les contacts nécessaires dans ce but.

EDUCATION NATIONALE

15070. — 19 juin 1950. — **M. Cherif Djemad** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, par l'article 7 de leur statut établi à Alger le 12 décembre 1944, les contremaîtres des cours complémentaires d'enseignement professionnel en Algérie sont assimilés aux instituteurs, particulièrement en ce qui concerne le traitement, le classement, l'avancement, le régime disciplinaire et les indemnités, à l'exception de l'indemnité de logement et de cours complémentaire. Or, l'indice actuel alloué aux instituteurs est de 183-360. Il lui demande pour quelles raisons l'indice de plafond des contremaîtres des cours complémentaires d'enseignement n'est que de 315 (échelle 185-315) et quelles mesures il compte prendre pour faire cesser cette situation qui ne peut que porter préjudice à l'enseignement professionnel des jeunes algériens.

15071. — 19 juin 1950. — **M. Gabriel Roucaute** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° si la dictée prévue à l'article 6 de l'arrêté du 8 septembre 1947 (examen d'admission dans les classes de sixième) doit être la dictée d'un « texte suivi » de composition immédiatement intelligible ou si elle peut être constituée par des groupes de mots tirés de plusieurs phrases non consécutives et insérés entre des phrases extraites de plusieurs pages non consécutives; 2° si la troisième des questions sur la dictée, au lieu de porter comme il est prescrit sur « la nature et la fonction de quelques mots ou groupes de mots » peut porter exclusivement sur « le nombre, la nature et la fonction des proposition d'une phrase » par exemple de la phrase suivante: « on perçoit ce frémissement énivré des belles journées d'été qui est un des plus purs désirs de l'éleveur d'abeilles, ce champ de fête du travail qui monte et qui descend dans le cristal de l'heure »; 3° si les dossiers scolaires prévus à l'article 3 *a*) et *b*) de l'arrêté susvisé peuvent être examinés par le jury départemental institué à l'article 7, la conséquence d'un tel examen étant de faire connaître au jury départemental l'identité et l'origine des candidats; 4° si vraiment « il est loisible au jury départemental de déclarer reçus les candidats totalisant un nombre de points inférieur à 85 (art. 6, avant dernier paragraphe) pourvu que l'examen du dossier scolaire justifie le « repêchage » et si, par exemple, ce jury peut admettre des candidats à 77 points et en refuser d'autres à 77 points et demi ou 78 ou 80; 5° si les règlements des examens et concours doivent être observés exactement et uniformément ou s'il est permis de les considérer comme des « instructions générales » toujours susceptibles d'interprétations personnelles et d'adaptations.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

15072. — 19 juin 1950. — **M. Géraud Jouve** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances (affaires économiques):** 1° s'il est exact que son attention a été attirée par l'attaché commercial français à Copenhague sur la fabrication des fromages danois qui usurpent l'appellation des fromages français: camembert, bleu d'Auvergne, etc.; 3° dans l'affirmative quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à ces pratiques.

INTERIEUR

15073. — 19 juin 1950. — **M. Paul Valentino** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° si le crédit de 80 millions ouvert par la loi n° 48-457 du 20 mars 1948, a été intégralement utilisé à construire des maisons préfabriquées; 2° le nombre de maisons qui furent construites; 3° si des crédits additionnels ou complémentaires ont été accordés, soit sur le budget, soit sur le F.I.D.E.S., pour achever la construction de ces maisons préfabriquées; 4° l'utilisation actuelle de ces maisons; 5° l'organisme qui est chargé de gérer ce domaine immobilier.

15074. — 19 juin 1950. — **M. Camille Wolff** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la circulaire n° 3375-PER/2 du 3/4/50 a prévu l'établissement d'un tableau d'avancement de grade des fonctionnaires de police d'Etat, au titre de l'année 1950, dans les conditions ci-après: *a*) pour être proposables, les fonctionnaires devaient remplir certaines conditions d'ancienneté au 31 décembre 1950; *b*) l'avancement de grade aurait lieu au choix; *c*) à valeur professionnelle égale, les intéressés seraient départagés par l'ancienneté dans le grade, l'ancienneté dans la police et, le cas échéant, la durée totale des services civils et militaires. Il lui signale que la commission d'aptitude ayant siégé dans une région administrative le 25 avril 1950, a fixé son choix sur les fonctionnaires possédant la plus grande ancienneté dans la police, et qu'elle a, en conséquence, proposé pour la « hors classe », les secrétaires de police de classe exceptionnelle comptant dix ans ou plus de services effectifs dans la police et parmi lesquels certains sont presque au terme de leur carrière, cependant que d'autres sont moins bien notés que leurs collègues également candidats, qui réunissent les conditions requises. De ce fait, de jeunes éléments entrés dans la police en 1945, après concours, sur nomination directe ou au titre des emplois réservés et qui totalisent, pour certains, plus de treize années de services civils et militaires, ont été nettement défavorisés et lésés. Il lui demande: 1° dans quelle mesure il peut être remédié à l'état de choses créé par le choix opéré par la commission visée ci-dessus; 2° s'il n'est pas possible, en tout état de cause, d'envisager que le tableau d'avancement de grade de 1951 comprenne obligatoirement un pourcentage réservé aux secrétaires de police de classe exceptionnelle dont l'ancienneté de grade est supérieure à dix ans et l'ancienneté totale de sservices civils et militaires excède treize années.

JUSTICE

15075. — 19 juin 1950. — **M. Joseph Delachenal** demande à **M. le ministre de la justice** si un locataire qui a accepté un décompte faisant ressortir un loyer supérieur à celui résultant de l'article 31 de la loi du 1er septembre 1948, mais inférieur à celui résultant de l'article 27, par suite, notamment, d'une erreur sur la catégorie de l'immeuble, peut demander judiciairement la revision de cet accord et la fixation de son loyer par la méthode de la surface corrigée.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

15076. — 19 juin 1950. — **M. Paul Antier** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que les sinistrés sont obligés, par suite des décisions prises par les délégués départementaux, de se pourvoir devant les commissions départementales des dommages de guerre. Ces décisions ne sont pas toujours motivées; de plus, les intéressés n'ont la communication de leur dossier qu'en séance de la commission départementale. Cette manière de faire met entrave à l'exercice des droits des sinistrés et leur enlève des moyens de défense par la production de justifications ou autres pièces. Dans la majorité des cas, au dossier ne figure aucune conclusion du commissaire du Gouvernement, ce dernier se réservant de les faire verbalement selon l'évolution des dires du sinistré ou de la plaidoirie de l'avocat. Il lui demande quelles sont les formes sous lesquelles les décisions du délégué départemental doivent être prises; quelles pièces, sous peine de nullité, doivent être produites par le commissaire du Gouvernement et versées au dossier et quels délais doivent être respectés pour la mise à disposition du sinistré ou de son représentant du dossier complet, frappé d'appel.

15077. — 10 juin 1950. — **M. Paul Antier** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que les dispositions législatives limitent à un certain chiffre l'intervention des techniciens et hommes de l'art, autres que les architectes ou experts agréés, pour l'estimation, la surveillance et le règlement des reconstitutions, reconstructions ou réparations faites par les sinistrés sous le bénéfice des dommages de guerre. Que les agréés, architectes ou experts ne s'occupent généralement que des dossiers relativement importants, et de ce fait, les autres sinistrés attendent. Il lui

demande, devant le nombre considérable de dossiers de toutes espèces, si les plafonds limites fixés pour l'intervention des techniciens et hommes de l'art — compétents et honorables — mais non agréés par les services du M. R. U., ne pourraient être relevés sensiblement.

15078. — 19 juin 1950. — **M. Paul Antier** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme,** qu'en raison de circulaires et instructions intérieures, les services de la reconstruction ont réservé jusqu'ici, pour leurs besoins, l'agrément, comme expert ou technicien, à des candidats possédant des connaissances professionnelles, souvent très superficielles; que les professionnels, patentés, d'une honorabilité et d'une moralité au-dessus de tous soupçons, se sont vu refuser l'agrément demandé; que, notamment, dans certains départements, des experts doivent leur agrément à l'intervention ou la pression des syndicats ou fédérations de sinistrés, et à de chaudes recommandations. La majorité de ces experts, non patentés ni frappés des autres impôts se dispensent de faire les déclarations d'usage auxquelles les professionnels patentés sont soumis. Il lui demande si on ne pourrait envisager, pour remédier à cet état de chose, de donner une certaine priorité aux professionnels patentés, et de moralité notoirement connue, pour les travaux d'enquêtes, d'expertises, de constitution de dossiers, de contrôle de réalisation et de vérification des reconstitutions, permettant ainsi aux finances de l'Etat une récupération d'impôts qui ne serait pas négligeable.

15079. — 19 juin 1950. — **M. Bernard Paumier** expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que la loi du 1er septembre 1948 prévoit l'application de la surface corrigée pour les meubles et que le bailleur, qui n'exerce pas la professsion de loueur en meublé peut, au maximum, doubler le prix du loyer principal et récupérer tous impôts et taxes perçus à l'occasion des locations en meublé. Il lui demande si un propriétaire, qui loue une villa en meublé, sur la base de la surface corrigée multipliée par deux pour les meubles, et qui récupère la patente parmi les taxes, est en droit de dénoncer cet accord sur la surface corrigée pour imposer à son locataire le prix résultant d'un arrêté qu'il vient de faire prendre par le préfet.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

15080. — 19 juin 1950. — **M. Pierre Chevallier** rappelle à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** qu'en matière d'allocations familiales la base d'imposition est fournie par le revenu cadastral. Il souligne que celui-ci a été établi, en 1832, sur des cultures qui n'étaient pas celles d'aujourd'hui: que certaines régions mal exploitées autrefois le sont infiniment mieux maintenant; que d'autres, au contraire, ont été obligées, pour des raisons économiques, d'abandonner leurs cultures précédentes (vignobles), et que, par conséquent, les bases d'imposition actuelles sont extrêmement injustes; certaines communes pauvres étant imposées plus lourdement que des communes fort riches. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour supprimer ce traitement inéquitable qui frappe souvent lourdement les cultivateurs les plus défavorisés.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

14251. — **M. Robert Schmidt** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** quel est, actuellement, sur le total d'anciens combattants, le pourcentage que représentent ceux qui sont âgés de plus de 65 ans et celui que représentent ceux âgés de 50 à 65 ans. (*Question du 25 avril 1950.*)

Réponse. — Sur un nombre total de 4.242.174 anciens combattants, titulaires de la carte au 1er janvier 1950: ceux âgés de plus de 65 ans représentent un pourcentage de 41,32 p. 100; ceux âgés de 50 à 65 ans, 57,64 p. 100. Le pourcentage de 1,04 p. 100 reprensente les anciens combattants n'ayant pas encore atteint l'âge de 50 ans. Ces statistiques ne font pas état des cartes déjà délivrées au titre de la guerre 1939-1945.

14645. — **M. Auguste Touchard** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre,** quel est actuellement dans le département de la Seine: 1° le nombre des bénéficiaires de la retraite du combattant; 2° le nombre de veuves de guerre; 3° le nombre d'orphelins de guerre; 4° le nombre de victimes civiles de la guerre; 5° le nombre de pensionnés hors-guerre. (*Question du 16 mai 1950.*)

Réponse. — Le nombre de bénéficiaires de la retraite du combattant dans le département de la Seine était de 335.887 au 1er octobre 1949. Ces renseignements statistiques sont donnés à titre indicatif et sous réserve des décès survenus sans que le ministère de anciens combattants et victimes de la guerre en ait été informé. Le payement des pensions concédées n'incombant pas au ministère des anciens combattants et victimes de la guerre, celui-ci n'est pas en mesure de répondre aux questions 2° à 5° incluses, pour lesquelles il conviendrait de saisir le ministère des finances.

14694. — **M. Jean Ducios** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** quel est actuellement, dans le département de la Seine-et-Oise: 1° le nombre des titulaires de la carte du combattant; 2° le nombre des bénéficiaires de la retraite du combattant; 3° le nombre de veuves de guerre; 4° le nombre d'orphelins de guerre; 6° le nombre de pensionnés hors guerre. (*Question du 23 mai 1950.*)

Réponse. — 1° Dans le département de Seine-et-Oise, le nombre de titulaires de la carte du combattant, au 1er janvier 1950, était de 134.960; 2° le nombre de bénéficiaires de la retraite du combattant dans le département de Seine-et-Oise était au 1er octobre 1949 de 106.679. Ce renseignement statistique est donné à titre indicatif et sous réserve des décès survenus, sans que le ministère des anciens combattants et victimes de la guerre en ait été informé. En ce qui concerne les questions 3 à 6, le ministère des anciens combattants et victimes de la guerre n'est pas en mesure de fournir les renseignements demandés, pour lesquels il conviendrait de saisir le ministère des finances.

INDUSTRIE ET COMMERCE

14858. — **M. René Arthaud** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** dans quelles conditions a pu être promulgué, le 17 août 1949, un arrêté par lequel est donnée, à l'industrie céramique de la Sarre, la liberté d'importer, en France, la brique de magnésie, la brique de silice, la brique de carborandum, les poudres de feldspath, l'appareillage dit « porcelaine électrotechnique, et porcelaine sanitaire », etc... sous dénomination 6403, 6404, 6405, etc... Il lui signale que cette décision, prise dans le cadre des décisions de l'O. E. C. E., entraîne la mise à pied de nombreux ouvriers français de l'industrie de la céramique et, notamment, la réduction de la durée du travail dans de nombreuses usines et la fermeture de certaines d'entre elles. Il lui demande s'il est dans ses intentions d'abroger ledit décret. (*Question du 1er juin 1950.*)

Réponse. — Il n'y a pas eu de décision spéciale en août 1949 donnant à la Sarre la possibilité d'importer en France, en toute liberté, des produits réfractaires et autres produits céramiques. La Sarre est rattachée économiquement à la France depuis le début de 1948, et depuis ce rattachement elle a la possibilité de vendre en France, sans aucune limitation, tous les produits en question. Il est exact que pour certains produits céramiques: carreaux de faïence, carreaux de grès, pour lesquels elle dispose d'une grosse capacité de production, la Sarre représente une concurrence sérieuse pour la France. On ne peut parler, toutefois, de crise grave, la production métropolitaine restant actuellement sensiblement égale à celle d'avant guerre, et la demande étant appelée à augmenter au cours des prochains mois avec l'accélération de la reconstruction. Les entreprises sarroises de carreaux font d'ailleurs partie des syndicats français correspondants et des échanges de vues ont eu lieu fréquemment sur le plan privé, en vue d'examiner les moyens propres à atténuer les effets de la concurrence. En ce qui concerne les produits réfractaires (briques de silice, briques de magnésie), la Sarre n'en produit pas; la totalité de ses besoins sont satisfaits par l'importation dans la limite des accords commerciaux, et à ce point de vue toutes les règles de commerce extérieur applicables à la France s'appliquent à la Sarre.

JUSTICE

14498. — **M. Charles Viatte** expose à **M. le ministre de la justice** que les assistantes sociales sont liées par le secret professionnel pour les enquêtes sociales qu'elles font; que le respect absolu de ce secret est d'autant plus nécessaire qu'une atmosphère de confiance doit s'établir entre elles-mêmes et les familles dont elles s'occupent; que les services de la justice les utilisent pour avoir des renseignements dans certains cas délicats (déchéance paternelle, etc.). Il lui signale que, dans plusieurs endroits, les renseignements ainsi recueillis ont été ensuite communiqués aux familles par l'intermédiaire d'un avoué ayant pris connaissance du dossier; qu'il est de même arrivé que de graves menaces aient ensuite été proférées à l'égard d'une assistante sociale par un père de famille mécontent des appréciations justifiées portées sur lui. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour protéger l'exercice de la profession d'assistante sociale. (*Question du 3 mai 1950.*)

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation des juridictions compétentes, les assistantes sociales chargées notamment d'une enquête par application de l'article 238, alinéa 3 du code civil, sont protégées par les dispositions pénales qui, suivant les cas, répriment soit les outrages (faits notamment par menaces), soit les violences dont les personnes chargées de l'exercice d'un ministère de service public peuvent être victimes. La chancellerie n'envisage pas de prendre de mesures spéciales en faveur de personnes désignées pour procéder aux enquêtes sociales en matière de divorce.

14738. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre de la justice** quand seront déterminés, par un texte précis, les droits des porteurs de parts des sociétés immobilières. (*Question du 23 mai 1950.*)

Réponse. — La loi du 28 juin 1938 tendant à régler le statut de la copropriété des immeubles divisés par appartements, modifiée par la loi du 4 février 1943, comporte certaines dispositions incluses dans ses articles 2, 3, 4 et 4 *bis* déterminant les droits des associés ayant pour objet soit la construction ou l'acquisition d'immeubles en vue

de leur division par fractions destinées à être attribuées aux associés en propriété ou en jouissance, soit la gestion et l'entretien de ces immeubles ainsi divisés. La chancellerie ne procède pas actuellement à l'examen d'un projet tendant à préciser autrement les droits des porteurs de parts de sociétés immobilières.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

13671. — **M. Louis Guiguen** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme:** 1° si, par application de l'article 91 de la loi du 1er septembre 1948 sur les loyers, les immeubles sinistrés totalement, par fait de guerre, qui ont été reconstruits, sont exemptés d'impôts fonciers pendant vingt-cinq ans; 2° s'il en est de même en ce qui concerne les immeubles sinistrés par fait de guerre et qui ont fait l'objet d'une reconstruction partielle; 3° s'il en est de même pour les immeubles sinistrés partiellement pour lesquels le propriétaire bénéficiait de cette exonération, immeubles qui étaient situés dans des communes qui ont dû être évacuées par ordre. (*Question du 23 février 1950.*)

Réponse. — Ainsi qu'il a été répondu par M. le ministre des finances et des affaires économiques à une question écrite n° 51 de M. le sénateur Yves Jaouen (*J. O.* du 5 mai 1949, Conseil de la République, débats, page 1113, colonne 3), les dispositions de l'article 91 de la loi du 1er septembre 1948 (codifiées sous le paragraphe 2 *b* de l'article 22 du code général des impôts annexé au décret n° 50-478 du 6 avril 1950) qui ont porté, pour les constructions non terminées le 31 décembre 1947 ou commencées après cette date, la durée de l'exemption temporaire d'impôt foncier à vingt-cinq ans, sont applicables, en principe, aux immeubles ou portions d'immeubles à usage d'habitation construits en remplacement d'immeubles détruits du fait de la guerre. Toutefois, en vertu des dispositions des articles 23, 24 et 1381 du code précité, cette exonération ne s'applique intégralement que pendant les deux premières années suivant celle de l'achèvement de la reconstruction ou, s'il s'agit d'un immeuble ou portion d'immeuble édifié en remplacement d'une construction qui se trouvait encore, au moment de sa destruction, en période d'exemption temporaire, pour la période de cette exemption restant à courir à la date du sinistre sans qu'elle puisse être inférieure à deux ans. Pour le surplus de la période de vingt-cinq ans, les immeubles ou portions d'immeubles dont il s'agit ne sont susceptibles de bénéficier que d'une exemption partielle dans la proportion existant entre, d'une part, la fraction des dépenses de reconstruction non couvertes par la participation financière de l'Etat, et, d'autre part, le montant total du coût de reconstruction.

14541. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme:** 1° si un propriétaire peut actuellement supprimer le poste de concierge; 2° si le propriétaire peut, ayant supprimé la concierge, porter sur les charges communes récupérables, les frais de journée d'une femme de ménage embauchée à titre intermittent; 3° si le calcul scientifique des loyers de l'immeuble ayant été établi en tenant compte de la concierge, les locataires peuvent demander la revision du calcul de base de leur loyer, au point de vue des coefficients d'entretien et de vétusté. (*Question du 5 mai 1950.*)

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux judiciaires: 1° pour assurer aux locataires et occupants d'un immeuble collectif la jouissance paisible des lieux (art. 1719 du code civil), aucune disposition législative n'impose à un propriétaire de recourir aux offices d'un concierge (tribunal civil, Seine, 25 janvier 1949; justice de paix, Nogent-sur-Marne, 26 octobre 1949); 2° aux termes de l'article 38, A, 1°, de la loi du 1er septembre 1948, le propriétaire peut récupérer sur ses locataires ou occupants, le coût des « fournitures » nécessaires à l'entretien de propreté des parties communes d'un immeuble collectif. Il semble donc que la rémunération de personnes chargées de cet entretien ne puisse être comprise au nombre de ces fournitures, qui ne s'entendent que de l'achat du matériel et des produits d'entretien. On peut, au surplus, faire observer que l'interprétation contraire conduirait à permettre aux propriétaires de récupérer sur les locataires et occupants, contrairement à la volonté du législateur (cf., débats parlementaires, *Journal officiel* du 18 juin 1948, débats, Assemblée nationale, page 3628 et suivantes), tout ou partie des salaires des concierges, lorsque ces derniers sont normalement chargés d'effectuer eux-mêmes lesdits travaux d'entretien (cf. réponse à la question écrite n° 10392 de M. Henri Bergasse, *Journal officiel* du 7 juillet 1949, débats, Assemblée nationale, page 4315); 3° l'annexe I au décret du 10 décembre 1948 modifiée prévoit que, dans les immeubles collectifs, la présence ou l'absence d'une concierge peut, compte tenu des usages locaux, influer éventuellement sur le classement des locaux qui s'y trouvent situés. Ainsi, dans les communes où les immeubles collectifs comportent habituellement un concierge, sa suppression paraît pouvoir entrer en ligne de compte pour le classement des différents locaux de cet immeuble. Il semble, par ailleurs, que lorsque la suppression du concierge entraîne un défaut d'entretien des parties communes de l'immeuble, les locataires ou occupants soient ultérieurement fondés à invoquer l'aggravation des conséquences qui en résultent à l'égard de l'habitabilité et de l'aspect de l'immeuble, pour demander la réduction du coefficient d'entretien et de vétusté, primitivement fixé pour leur local (cf. réponse à la question écrite n° 9078 de M. Albert Aubry, député, *Journal officiel* du 23 mars 1949, débats, Assemblée nationale, pages 1739 et 1740; et réponse à la question écrite n° 1274 de M. Roger Menu, sénateur, *Journal officiel* du 27 janvier 1950, débats, Conseil de la République).

14574. — **M. André Moynet** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** les mesures qu'il compte prendre en faveur des propriétaires qui logent des « économiquement faibles ». Cette catégorie particulièrement désavantagée de petits propriétaires qui ne touchent pas l'indemnité compensatrice, se trouve devant des difficultés pécuniaires et ne peuvent, par ailleurs, donner à leur immeuble les réparations indispensables. (*Question du 9 mai 1950.*)

Réponse. — L'institution des allocations compensatrices de loyers en faveur des locataires économiquement faibles prévues par l'article 40 de la loi du 1er septembre 1948, s'est jusqu'à présent heurtée à de sérieuses difficultés d'ordre financier. Le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme ne dispose ni de ressources, ni des organismes susceptibles d'assurer aux intéressés le versement de l'allocation en cause. Il a pris l'initiative de réunir, à plusieurs reprises, les représentants qualifiés des départements ministériels intéressés pour lui apporter leur concours. Mais aucune solution n'a pu être encore donnée à cette question.

14582. — **M. Gilles Gozard** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** comment il conçoit, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, le calcul des prix de location applicables aux jardins occupés accessoirement aux locaux d'habitation, lorsque leur superficie excède 600 m². En effet, le décret n° 49-908 du 15 juin a prévu, à son article 5, les prix à appliquer jusqu'à 600 m². Or, pour ceux excédant cette superficie, certains experts estiment qu'ils n'entrent plus dans le cadre de la loi et doivent faire l'objet d'une location spéciale à l'année; d'autres appliquent les prescriptions du décret susvisé pour les 600 premiers mètres carrés, laissant le surplus à traiter de gré à gré entre les parties et à l'année. (*Question du 10 mai 1950.*)

Réponse. — Ainsi qu'il a été répondu à M. Pierre Dominjon à une question écrite similaire (n° 11926 — *Journal officiel* du 3 décembre 1949, Débats, Assemblée nationale, page 6603), il convient d'observer que l'article 36 modifié de la loi du 1er septembre 1948, dispose que le loyer des cours, jardins et terrains, fait l'objet d'une évaluation séparée à laquelle il est procédé, à défaut d'accord amiable, par justice, dans la limite des divers prix maxima fixés par décret. Le décret du 15 juin 1949, pris pour l'application de ce texte n'ayant déterminé aucun maxima pour les terrains de plus de 600 m², en raison de la diversité des situations susceptibles de se présenter, le prix de location de ces terrains peut donc être fixé d'un commun accord entre propriétaire et locataire, pour la totalité de leur surface, en tenant compte notamment, de la proximité de l'habitation, des possibilités de culture et des plantations existant au moment de la location. Le juge demeure, en tout état de cause, souverainement compétent en cas de litige.

14626. — **M. Maurice Schumann** rappelle à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que l'article 2 du décret du 22 novembre 1948 fixant les conditions de détermination de la surface corrigée des locaux d'habitation ou à usage professionnel est ainsi rédigé: « Sont classées comme « pièces habitables » du local les pièces ayant une superficie d'au moins 9 mètres carrés, une hauteur sous plafond d'au moins 2 m. 50, une ou plusieurs ouvertures sur l'extérieur (rue, jardin, cour, courette, etc.) présentant une section ouvrante au moins égale au dixième de leur superficie, un conduit de fumée ou une installation permettant le chauffage de la pièce, les portes étant closes; toutefois, peuvent seules être regardées comme pièces habitables les pièces pouvant être simultanément chauffées, le sol de la pièce pouvant être en contre-bas du sol avoisinant, la différence de niveau, dans ce cas particulier, ne pouvant dépasser 75 centimètres; les cuisines sont assimilées aux pièces habitables aux mêmes conditions de hauteur de plafond et d'ouverture sur l'extérieur lorsqu'elles ont une superficie d'au moins 4 mètres carrés, qu'elles sont munies d'un conduit de fumée, à défaut d'une installation de gaz ou d'électricité et qu'elles comprennent les équipements habituels selon l'usage des lieux; ces pièces doivent, en outre, être dotées d'un système de ventilation, à défaut d'un conduit de fumée ». Il lui expose que pour certains propriétaires, le dernier alinéa de cet article ne concerne que les cuisines visées à l'alinéa précédent et que, par conséquent, doivent être classées comme pièces habitables toutes les pièces démunies de conduit de fumée non dotées d'un système de ventilation. Il lui demande de quelle manière il convient d'interpréter l'alinéa en question et si celui-ci s'applique seulement aux cuisines ou à toute autre pièce. (*Question du 12 mai 1950.*)

Réponse. — Ainsi qu'il a été répondu à une question écrite analogue posée par M. Gabriel Tellier, sénateur (n° 1521, *J. O.*, débats, C. R., 26 avril 1950), le dernier alinéa de l'article 2 du décret n° 48-1766 du 22 novembre 1948 disposant que, pour être considérées comme habitables, les pièces doivent notamment être dotées d'un système de ventilation, à défaut de conduit de fumée, paraît, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, s'appliquer à toutes les pièces et non pas seulement aux cuisines. Cette interprétation semble, d'ailleurs, confirmée par les prescriptions de l'article 4 du règlement sanitaire départemental type (*J. O.* des 24 et 27 avril 1937), qui dispose que toute pièce destinée à l'habitation doit être munie d'un conduit de fumée spécial et étanche et que, lorsque l'aération ne sera pas assurée par un conduit de fumée, il devra y être pourvu au moyen d'un système de ventilation efficace et continue.

14682. — M. Jean Moreau expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** la situation d'un sinistré qui a apporté, à une association syndicale de reconstruction, la totalité des terrains qu'il possédait dans un îlot à reconstruire exclusivement en immeubles collectifs, la valeur de ces terrains étant supérieure à celle qui lui reviendra comme part d'indivision du sol correspondante aux logements qui lui seront éventuellement attribués. Il lui demande si ce supplément de valeur doit obligatoirement augmenter sa part dans cette attribution ou s'il peut être soldé en numéraire, notamment pour un terrain à usage de jardin sur lequel aucun immeuble n'existait. (*Question du* 17 *mai* 1950.)

Réponse. — Les propriétaires sinistrés ne sont tenus à aucune obligation particulière en ce qui concerne l'emploi des soultes en espèces pouvant leur revenir à l'issue des opérations de remembrement. Les intéressés ne sont notamment pas tenus d'investir ces soultes dans la construction.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

14244. — M. Albert Boccagny demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** si une commune, dans un but d'équipement touristique, peut solliciter une aide financière sous forme de subvention ou de prêt à son ministère au titre des sommes inscrites à l'équipement touristique « de l'aide Marshall », cette commune étant déjà bénéficiaire d'une subvention de l'Etat pour la mise en exécution de son projet d'adduction d'eau. (*Question du* 1er *avril* 1950.)

Réponse. — Lorsqu'une commune entreprend des travaux d'équipement touristique qui présentent un intérêt économique reconnu pour l'exécution du plan de modernisation du tourisme, elle peut solliciter un prêt du fonds d'équipement et de modernisation. Cette demande, transmise par le préfet, est soumise après instruction par les soins du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, aux organismes chargés de répartir les prêts de l'espèce. Les municipalités des stations de tourisme recevront prochainement des instructions leur donnant toutes indications utiles au sujet du financement et de la procédure à suivre.

14406. — M. Marcel Rosenblatt demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** pour quelles raisons huit agents du « matériel roulant » — entretien de Hausbergen (8e arrondissement du matériel S.N.C.F.) — ont touché une prime spéciale de « non participation » à la grève du 25 novembre 1949. (*Question du* 25 *avril* 1950.)

Réponse. — Il est exact qu'une gratification exceptionnelle a été versée à huit agents de l'entretien de Hausbergen; cette prime a été allouée, non pas pour non-participation à la grève, mais pour récompenser les intéressés du dévouement dont ils ont fait preuve en assurant une somme de travail nettement supérieure à celle qui leur incombe normalement. En effet, ce jour-là à Hausbergen, un certain nombre de trains urgents n'ont pu être expédiés que grâce aux efforts exceptionnels fournis par ces huit agents et il a été estimé que ce dévouement devait mériter aux intéressés une récompense spéciale.

14688. — M. Albert Schmitt expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** que la société nationale des chemins de fer français, lorsqu'elle demande à un agent des explications écrites, décompte dans le délai de quatre jours qui est imposé à l'agent pour fournir ses explications le *dies a quo* et le *dies ad quem;* et demande s'il n'y a pas lieu d'appliquer dans les cas visés — ce qui paraît normal — l'article 1033 du code de procédure civile. (*Question du* 17 *mai* 1950.)

Réponse. — Le règlement du personnel de la Société nationale des chemins de fer français (fascicule 7, article 12) prévoit qu'en cas de faute, l'agent accusé doit être mis à même de fournir des explications écrites; le délai qui lui est imparti, à cet effet, est fixé à 4 jours au maximum sans que soit précisé si le jour de la signification et celui de l'échéance entrent dans ce délai. En pratique le délai est compté sans y inclure les deux jours en cause, sans que cette modalité d'application ait un caractère obligatoire. S'agissant en effet d'un régime particulier, la Société nationale des chemins de fer français n'est pas dans l'obligation d'appliquer l'article 1033 du code de procédure civile.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 3e *séance du* 15 *juin* 1950.

QUESTIONS ÉCRITES

Page 4877, 2e colonne, rétablir comme suit le texte de la question n° 15039:

« 15039. — 15 juin 1950. — M. Paul Anxionnaz demande à M. le ministre de l'intérieur si les secrétaires de mairie des villes de plus de 2.000 habitants sont uniquement recrutés par concours. »

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du lundi 19 juin 1950.

SCRUTIN (N° 2591)

Sur l'amendement de M. Bouret au chapitre 1120 *du budget de l'aviation civile (Navigation aérienne. — Traitement du personnel; Réduction indicative du crédit).*

Nombre des votants	497
Majorité absolue	249
Pour l'adoption	497
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abelin.
Aircoll.
Allot.
Allonneau.
Aimot (Octave).
Anxionnaz.
Aragon (d').
Archidice.
Mlle Archimède.
Arnal.
Arthaud.
Asseray.
Astier de La Vigerie (d').
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Auguet.
Babet (Raphaël).
Badie.
Badiou.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barel.
Barrot.
Barthélémy.
Bartolini.
Bas.
Paul Bastid.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Benoist (Charles).
Bentaleb.
Ben Tounes.
Béranger (André).
Berger.
Bergeret.
Bessac.
Besset.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Billat.
Billères.
Billoux.
Binot.
Biondi.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Blocquaux.
Boccagny.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Bonte (Florimond).
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boutet (Paul).
Bour.
Bourbon.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Buriot.
Cachin (Marcel).
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Calas.
Camphin.
Cance.
Capdeville.
Capitant (René).
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castellani.
Castera.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Cermolacce.
Césaire.
Chaban-Delmas.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chausson.
Chautard.
Chaze.
Cherrier.
Chevallier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis) Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Mme Chevrin.
Christiaens.
Citerne.
Mme Claeys.
Clostermann.
Coffin.
Cogniot.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coudray.
Coulibaly Ouezzin.
Courant.
Couston.
Cristofol.
Croizat.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
Mme Darras.
Dassonville.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Delxonne.
Delahoutre.
Delcos.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Djemad.
Dominjon.
Douala.
Mme Douteau.
Doutrelot.
Draveny.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Duforest.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Marc Dupuy (Gironde).
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.

Durroux.
Dusseaulx.
Dutard.
Duveau.
Mme Duvernois.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Fajon (Etienne).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Fauvel.
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Mme François.
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Mme Galicier.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garaudy.
Garavel.
Garcia.
Gau.
Gautier.
Gay (Francisque).
Gazier.
Genest.
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Godin.
Gorse.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouge.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Grimaud.
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Guérin (Maurice), Rhône.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guesdon.
Guiguen.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Guyot (Raymond), Seine.
Halbout.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Hennequelle.
Mme Hertzog-Cachin.
Horma Ould Babana.
Houphouet-Boigny.
Hubert (Jean).
Hugonnier.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Halin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Jaquet.
Jeanmot.
Joinville (Alfred Malleret).
Jouve (Géraud).
Juge.
Juglas.
Jules-Julien (Rhône).
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kauffmann.
Kriegel-Valrimont.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Laurelli.
Laurent (Augustin), Nord.
Lavergne.
Le Bail.
Lecœur.
Lecourt.
Le Coublaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Legendre.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Le Sciellour.
Lespès.
Le Troquer (André).
Levindrey.
L'Huillier (Waldeck).
Liquard.
Lisette.
Livry-Level.
Llante.
Loustau.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Maillocheau.
Malbrant.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marie (André).
Martel (Louis).
Martineau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maton.
Maurellet.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
André Mercier, Oise.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis), Vendée.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Michelet.
Midol.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monjaret.
Mont.
Montagnier.
Monteil (André), Finistère.
Môquet.
Mora.
Morand.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noël (Marcel), Aube.
Noguères.
Olmi.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Penoy.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Mme Germaine Peyroles.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierrard.
Pierre-Grouès.
Pineau.
Pirot.
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Poumadère.
Pourtalet.
Pourtier.
Pouyet.
Mlle Prevert.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Rabier.
Ramadier.
Ramette.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard.
Rencurel.
Tony Révillon.
Mme Reyraud.
Ricou.
Rigal (Albert), Loiret.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roques.
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sauder.
Savard.
Schaff.
Mme Schell.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Serre.
Servin.
Siefridt.
Signor.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Smail.
Solinhac.
Mme Sportisse.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Terpend.
Terrenoire.
Thamier.
Theetten.
Thibault.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Tinaud (Jean-Louis).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Truffaut.
Mme Vaillant-Couturier.
Valentino.
Vedrines.
Vée.
Vendroux.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Pierre Villon.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Wolff.
Yvon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku.
André (Pierre).
Antier.
Apithy.
Aubame.
Aujoulat.
Aumeran.
Bachelet.
Bacon.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Baudry d'Asson (de).
Becquet.
Bergasse.
Bétolaud.
Bidault (Georges).
Boukadoum.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buron.
Caron.
Chamant.
Chastellain.
Clemenceau (Michel).
Colin.
Condat-Mahaman.
Crouzier.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Denais (Joseph).
Deshors.
Desjardins.
Dixmier.
Faure (Edgar).
Félix.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Garet.
Gavini.
Geoffre (de).
Guisson (Henri).
Henault.
Ihuel.
Jacquinot.
Jean-Moreau.
Joubert.
July.
Khider.
Kir.
Lalle.
Lamine Debaghine.
Laniel (Joseph).
Laribi.
Laurens (Camille), Cantal.
Lécrivain-Servoz.
Lefèvre-Pontalis.
Lescorat.
Lelourneau.
Louvel.
Mallez.
Mamba Sano.
Marcellin.
Marin (Louis).
Maroselli.
Martine.
Maurice-Petsche.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mezerna.
Monin.
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nazi Boni.
Oopa Pouvanaa.
Ouedraogo (Mamadou).
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pinay.
Pleven (René).
Prigent (Robert), Nord.
Queuille.
Quilici.
Ramarony.
Raymond-Laurent.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Roclore.
Rollin (Louis).
Roulon.
Rousseau.
Saravane Lambert.
Schauffler (Charles).
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Sourbet.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Thiriet.
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

SCRUTIN (N° 2592)

Sur l'amendement de M. Barthélémy au chapitre 1130 du budget de l'aviation civile (Navigation aérienne. — Rémunération du personnel contractuel. Réduction indicative du crédit).

Nombre des votants 569
Majorité absolue 285

Pour l'adoption 180
Contre 389

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Baret.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde
Dutard
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet
Félix-Tchicaya.
Fievez
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante.
Mailloche au.
Mamadou Konate.
Manceau
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol
Montagnier.
Môquet.
Mora
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Pafinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Aragon (d').
Archidice.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Barroux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb
Ben Tounes.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biondi.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier - O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel)
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre
Defos du Rau.
Degoutte
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier
Dominjon.
Douala
Doutrellot.
Draveny.
Duforest
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez
Gervolino.
Giacobbi.
Gorse
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hulin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kir
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Mallez
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin
Monjaret.
Mont.
Montell (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Montillot.

Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Ninine
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel
Pflimlin
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay
Pineau
Pleven (René).
Poimboeuf
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribevre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh
Sauder.
Schaff
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Serre.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Smail.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay
Valentino.
Vée.
Verneyras
Very (Emmanuel).
Viard
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku
Apithy.
Aubame.
Bayrou
Boukadoum
Capitant (René).
Castellan.
Clostermann.
Condat-Mahaman.
Dusseaulx.
Furaud.
Godin
Guissou (Henri).
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René)
Lamine Debaghine.
Laribi.
Lécrivain-Servoz.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Nazi Boni.
Nisse
Ouedraogo Mamadou.
Palewski
Saravane Lambert.
Senghor
Terrenoire.
Theetten.
Vendroux.
Wolff.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé.

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'ont pas pris part au vote

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 564
Majorité absolue..... 283

Pour l'adoption..... 180
Contre 384

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2593)

Sur l'amendement de M. Pineau au chapitre 1160 du budget de l'aviation civile (Aviation légère. — Rémunération du personnel contractuel: Reprise du chiffre proposé par le Gouvernement).

Nombre des votants..... 590
Majorité absolue..... 296

Pour l'adoption..... 449
Contre 141

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abelin.
Airolldi.
Alliot.
Allonneau.
Amiot (Octave).
Aragon (d').
Archidice.
Mlle Archimède.
Arnal
Arthaud.
Asseray.
Astier de La Vigerie (d').
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Auguet.
Aujoulat.
Bacon
Badiou.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barel.
Barrot
Barthélémy.
Bartolini.
Bas.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Baurens
Beauquier.
Bèche.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Benoist (Charles).
Bentaieb
Ben Tounes.
Béranger (André).
Berger.
Bergeret.
Bessac.
Besset.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billat.
Billoux.
Binot.
Biondi.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Blocquaux.
Boccagny.
Bocquet.
Boganda.
Bonnet.
Bonte (Florimond).
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bourbon.
Bouret (Henri).
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Burlot.
Buron.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Capdeville.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chariot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chastellain.
Chausson.
Chautard.
Chaze
Cherrier.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevigné (de).
Mme Chevrin.
Citerne
Mme Claeys.
Coffin
Cogniot.
Colin
Cordonnier
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coudray.
Coulibaly Ouezzin.
Courant.
Couston.
Cristofol.
Croizat.
Dagain.
Damas.
Darou.
Mme Darras.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Devemy.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Djemad
Dominjon.
Douala.
Mme Douteau.
Doutrellot.
Draveny.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Duforest.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Marc Dupuy (Gironde).
Duquesne.
Durroux.
Dutard.
Duveau.
Mme Duvernois.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fagon (Yves).
Fajon (Etienne).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Fouyet.
Mme François.
Froment.
Gabelle.
Mme Galicier.
Gallet
Garaudy.
Garcia.
Gau.
Gautier
Gay (Francisque).
Gazier.
Genest.
Gernez.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gorse.

Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouge.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Grimaud.
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Guérin (Maurice), Rhône.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guesdon.
Guiguen.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Guyot (Raymond), Seine.
Halbout.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Hennequelle.
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hubert (Jean).
Hugonnier.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Joinville (Alfred Malleret).
Jouve (Géraud).
Juglas.
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamps.
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Laurelli.
Laurent (Augustin), Nord.
Lavergne.
Le Bail.
Lecœur.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Le Sciellour.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
L'Huillier (Waldeck).
Liselle.
Llante.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marcellin.
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Mehaignerie.
Menthon (de).
André Mercier, Oise.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis), Vendée.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Minjoz.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monjaret.
Mont.
Montagnier.
Monteil (André), Finistère.
Môquet.
Mora.
Morand.
Morice.
Mouchet.
Moussu.
Moulon.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noël (Marcel), Aube.
Noguères.
Orvoen.
Pantaloni.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Penoy.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Petit (Eugène-Claudius).
Peyrat.
Mme Germaine Peyroles.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierrard.
Pierre-Grouès.
Pineau.
Pirot.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Pronteau.
Prot.
Queuille.
Mme Rabaté.
Rabier.
Ramadier.
Ramette.
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard.
Mme Reyraud.
Ricou.
Rigal (Albert), Loiret.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roques.
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Sauder.
Savard.
Schaff.
Mme Schell.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice) Nord.
Ségelle.
Serre.
Servin.
Siefridt.
Signor.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Solinhac.
Mme Sportisse.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Terpend.
Thamier.
Thibault.
Thomas (Eugène).
Thorat.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Truffaut.
Mme Vaillant-Couturier.
Valay.
Valentino.
Vedrines.
Vée.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Pierre Villon.
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Aku.
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apitny.
Aubame.
Aumeran.
Bachelet.
Badie.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Becquet.
Bégouin.
Béné (Maurice).
Bergasse.
Bétolaud.
Billères.
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Caillavet.
Capitant (René).
Caron.
Castellani.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chassaing.
Chevallier Jacques), Alger.
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Condat-Mahaman.
Crouzier.
Daladier (Edouard).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Degoutte.
Delachenal.
Delcos.
Denais (Joseph).
Deshors.
Desjardins.
Devinat.
Dixmier.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Dusseaulx.
Fabre.
Félix.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Furaud.
Gabord.
Gaillard.
Gaty Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gavini.
Geoffre (de).
Giacobbi.
Godin.
Guissou (Henri).
Henault.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuenn (René).
Lalle.
Laniel (Joseph).
Laribi.
Laurens (Camille), Cantal.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lescorat.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mallez.
Mamba Sano.
Marie (André).
Marin (Louis).
Martine.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Mazel.
Mekki.
Michelet.
Mondon.
Monin.
Montel (Pierre).
Montillot.
Moro-Giafferri (de).
Moustier (de).
Moynet.
Multer (André).
Nazi Boni.
Nisse.
Oopa Pouvanaa.
Ouedraogo Mamadou.
Palewski.
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pinay.
Quilici.
Ramarony.
Ramonet.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Roclore.
Rolin (Louis).
Roulon.
Rousseau.
Saravane Lambert.
Schauffler (Charles).
Senghor.
Sesmaisons (de).
Small.
Sourbet.
Temple.
Terrenoire.
Thectten.
Thiriet.
Toublanc.
Triboulet.
Vendroux.
Viollette (Maurice).
Wolff.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Babet (Raphaël).
Edouard Bonnefous.
Boukadoum.
Cadi (Abdelkader).
Chevallier (Pierre), Loiret.
Dezarnaulds.
Forcinal.
Gervolino.
Horma Ould Babana.
Khider.
Lamine Debaghine.
Lécrivain-Servoz.
Médecin.
Mezerna.
Mitterrand.
Gimi.
Pourder.
Raulin-Laboureur (de).
Saïd Mohamed Cheikh.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Rasela, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

SCRUTIN (N° 2594)

Sur l'amendement de Mlle Archimède au chapitre 1280 du budget de l'aviation civile (Personnel en service dans les départements d'outre-mer; Réduction indicative du crédit).

Nombre des votants 231
Majorité absolue 116

Pour l'adoption 204
Contre 27

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Bayrou.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscaret.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Capitant (René).
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castellani.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Ciostermann.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dusseaulx.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Mme François.
Furaud.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gauthier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginoffin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Godin.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kauffmann.
Kriegel-Valrimont.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Legendre.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Lespès.
L'Huillier (Waldeck).
Liquard.
Lisette.
Livry-Level.
Llante.
Maillocheau.
Malbrant.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Michelet.
Midol.
Mondon.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Nisse.
Noël (Marcel), Aube.
Palewski.
Palmaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Pourmadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Serre.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Terrenoire.
Thamier.
Theetten.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vendroux.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Wolff.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Aujoulat.
Bacon.
Bidault (Georges).
Buron.
Chastellain.
Colin.
Delbos (Yvon).
Faure (Edgar).
Ihuel.
Jacquinot.
Letourneau.
Louvel.
Marcellin.
Maroselli.
Maurice-Petsche.
René Mayer, Constantine.
Morice.
Petit (Eugène-Claudius).
Pleven (René).
Prigent (Robert), Nord.
Queuille.
Raymond-Laurent.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Tinguy (de).
Valay.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Aragon (d').
Archidice.
Arnal.
Asseray.
Aubame.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Ben Tounes.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Billères.
Binot.
Biondi.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boukadoum.
Boulet (Paul).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier - O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chamot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chaulard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Condat-Mahaman.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Husset.
Hutin-Desgrées.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Khider.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.

Lamine Debaghine.
Lamine-Guèye.
Lamiel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Lambi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutalier.
Lécrivain-Servoz.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Loustau.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Mallez.
Mamba Sano.
Marie (André).
Marin (Louis).
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Mezerna.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Montillot.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Guy), Basses Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay.
Pineau.
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Rauhin-Laboureur (de).
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Senghor
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigriet.
Silvandre.
Simonet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valentino.
Vée.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Vialle.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Recy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 232
Majorité absolue 117

Pour l'adoption 205
Contre 27

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2595)

Sur l'amendement de M. Marius Cartier au chapitre 3120 du budget de l'aviation civile (Ecoles de l'aviation civile : Réduction indicative de crédit).

Nombre des votants 572
Majorité absolue 287

Pour l'adoption 180
Contre 392

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Baffanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boscagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred-Mallereti).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante.
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Aragon (d').
Archidice.
Arnal.
Asseray.

Aubame.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégou'n.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biondi.
Biocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Bouhey (Jean)
Boulet (Paul).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau. Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Colin
Condat-Mahaman.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Cousion.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoulte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Délbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Hennequelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamoot (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutalier.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Mallez.
Mamba Sano.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay.
Pineau.
Pleven (René)
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul)
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Smail.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Bayrou.
Ben Tounes.
Mlle Bosquier.
Boukadoum.
Capitant (René).
Castellani.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Clostermann.
Courant.
Dusseaulx.
Furaud.
Godin.
Guillant (André).
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Lécrivain-Servoz.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Nisse.
Palewski.
Pantaloni.
Serre.
Terrenoire.
Theetten.
Vengroux.
Viard.
Wolff.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Rasela, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'a pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 566
Majorité absolue..... 284

Pour l'adoption..... 180
Contre 386

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 2586)

Sur l'amendement de Mme Reyraud au chapitre 3210 du budget de l'aviation civile (Réparation et entretien du matériel: réduction indicative du crédit).

Nombre des votants 572
Majorité absolue 287

Pour l'adoption 180
Contre 392

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Asher de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy (Gironde).
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Félix-Tchicaya.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante.
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre:

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Aragon (d').
Archidice.
Arnal.
Asseray.
Aubame.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biondi.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier - O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Colin.
Condat-Mahaman.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gay (Francisque).
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien (Rhône).
July.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guève.
Laniel (Joseph).
Laple (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Maxi), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Mailez.
Mamba Sano.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monin.
Monjaret.
Mont.
Montel (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.

Ouedraogo Mamadou
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Groués.
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay.
Valentino.
Vée.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Bayrou.
Ben Tounes.
Mlle Bosquier.
Boukadoum.
Capitant (René).
Castellani.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Clostermann.
Courant.
Dusseaulx.
Furaud.
Godin.
Guillant (André).
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Lécrivain-Servoz.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Nisse.
Palewski.
Pantaloni.
Serre.
Terrenoire.
Thetten.
Vendroux.
Viard.
Wolff.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Rasela, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Derdour.
Macouin.
Mendès-France.
Mokhtari.
Naegelen (Marcel).
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et Mme Péri, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 569
Majorité absolue 285

Pour l'adoption 180
Contre 389

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectifications

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 15 juin 1950.*
(*Journal officiel* du 16 juin 1950.)

Dans le scrutin (n° 2579) sur l'urgence de la proposition de résolution de M. Besset relative à l'attribution d'un secours d'urgence aux ouvriers de l'usine Michelin :

M. Jacques Bardoux, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu « s'abstenir ».

Erratum

à la rectification au compte rendu de la 3e séance du 15 juin 1950 parue au *Journal officiel* du 16 juin 1950, page 4960.

Dans le scrutin n° 2581 sur l'amendement de MM. Aubry et Darou, au chapitre 810 du budget des finances et des affaires économiques (anciens combattants : réduction indicative de crédit) : supprimer les noms de MM. Louvel et Villard.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.